അഴിമതിഅന്വേഷണം പിൻവലിക്കുന്ന വിവരം ഈ സഭയെ അറിയിക്കുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സഭ അതിന് അനുമതി തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

Mr. Speaker : I hope there is no objection for this.

The Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) (Amendment) Bill, 1970

Minister for Transport and Health (Shri K. M. George): Sir, I introduce the Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) (Amendment) Bill, 1970. I also lay on the Table a copy of the statement explaining the circumstances which had necessitated immediate legislation by Ordinance.

Mr. Speaker: The Bill stands introduced.

Shri K. M. George: I move that the Bill be taken into consideration.

Minister for Local Administration (Shri K. Avukkaderkutty Naha Haji) I second it.

ശ്രീ കെ. എം. ജോർജ്: സർ, 1963 ൽ കേരളമോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് (ടാക്സേഷൻ ഓഫ് പാസഞ്ചേഴ്സ് ആൻഡ് ഗുഡ്സ്) ആക്ട് പ്രാബല്യത്തിൽവന്നു. പക്ഷെ അനേകം ബസ് ഓണേഴ്സ് ഹൈക്കോടതിയിൽ റിട്ടു ഫയൽ ചെയ്തതിന്റെ ഫലമായി 1968 മാർച്ച് മാസം 5—ാംതീയതി ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയിൽനിന്നും ഒരു വിധിയുണ്ടായി. ആ വിധിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, ഇപ്രകാരം ഗവൺമെൻറിന് കിട്ടേണ്ട ടാക്സ് കളക്ടു ചെയ്യാതെ കിടക്കുന്നത് വസൂൽ ചെയ്യുന്നതിന് നിയമത്തിൽ വ്യക്തമായ വ്യവസ്ഥകൾ എഴുതിച്ചേർക്കണമെന്നാണ്. അതുപ്രകാരം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരുനിയമനിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിന് കാലതാമസം വന്നതുകൊണ്ട് ഗവൺമെൻറിന് ടാക്സ് ഇനത്തിൽ കിട്ടേണ്ട വമ്പിച്ച തുക കളക്ട് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാതെ കിടക്കുകയാണ്. ഏകദേശ കണക്കനുസരിച്ച് ഒന്നരക്കോടിയോളം രൂപ ഗവൺമെൻറിന് കിട്ടേണ്ടതു കളക്ടു ചെയ്യാതെ കിടക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഏറ്റവും വേഗം ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് വ്യക്തമായ നിലയിൽ നിയമത്തിൽ വേണ്ട ഭേദഗതി വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഓർഡിനൻസായി പുറപ്പെടുവിക്കാൻ ഇടയായത്. സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ചുരുക്കം ചില മോട്ടോർ ഉടമകൾ ഈ നികുതി ഗവൺമെൻറിലേക്ക് അടയ്ക്കേണ്ടതു അടച്ചിട്ടുണ്ട്. ചിലർ ഹൈക്കോടതിയിൽ കൊടുത്ത റിട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി ഇപ്രകാരം ഒരു തീരുമാനം എടുത്തത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റവും വേഗം ഈ നിയമനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുകയും അങ്ങിനെ ഗവൺമെൻറിലേക്ക് കിട്ടേണ്ട വമ്പിച്ച തുക ഈടാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതി ബിൽ ഏറ്റവും വേഗം പാസാക്കിതരുന്നതിന് ഈ സഭ സൻമനസ് കാണിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ബിൽ സെലക്ടു കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അത്രമാത്രം ലളിതവും വ്യക്തവുമാണ് ഈ ബിൽ. നിയമാനുസരണം നികുതി പിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ ഭേദഗതിബിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ ഭേദഗതിബിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്നുള്ള ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറൻമാർ ഈ ഭേദഗതിബിൽ സെലക്ടുകമ്മിറ്റിക്കയക്കണമെന്ന് നിർബന്ധിക്കരുതെന്ന് ഞാൻ ഒന്നുകൂടി അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Shri G. Gopinathan Pillai: Sir, I move that the Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) (Amendment) Bill, 1970 be referred to a Select Committee.

സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഒരു പുതിയ നിയമം കാൺസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് (ടാക്സേഷൻ ഓഫ് പാസഞ്ചേഴ്സ് ആൻഡ് ഗുഡ്സ്) (അമൻറുമെൻറു) ബിൽ ഒരു സെലക്ടുകമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കണമെന്നാണ് എനിക്കു നിർദ്ദേശിക്കുവാനുള്ളത്. അങ്ങിനെ സെലക്ടുകമ്മിറ്റിക്ക് അയച്ച് ആവശ്യമായ മാറ്റങ്ങളോടുകൂടി ഈ ബിൽ എത്രയും വേഗം പാസാക്കി അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെൻറിലേക്ക് കിട്ടേണ്ട തുക ഏറ്റവും വേഗം പിരിച്ചെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി ഏകദേശം ഒന്നരക്കോടിയോളം രൂപ ഈ ഇനത്തിൽ ഗവൺമെൻറിലേക്ക് പിരിഞ്ഞു കിട്ടാനുണ്ടെന്ന്. അത് കിട്ടുകയാണെങ്കിൽ നമ്മുടെ ഗവൺമെൻറിൻെറ ഇന്നുള്ള സാമ്പത്തികപരാധീനതയ്ക്ക് അൽപ്പമെങ്കിലും ഇളവു കിട്ടുന്നതാണ്. ഇതിലെ ക്ലാസ് 3 അമൻറുമെൻറു ഓഫ് സെക്ഷൻ 4–ൽ പറയുന്നത്

In Section 4 of the principal Act, in Sub section (1) for the words "assessable on him under this Act", the words, brackets and figures "payable by him under sub-section (3) of section 3" shall be substituted.

എന്നാണ്. അത് ഏറ്റവും ആവശ്യമാണ്. ഇത് നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ പാസഞ്ചേഴ്സിന് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാവാതിരിക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കണം. തുക ഈടാക്കുന്നത് ആർബിട്രറിയായിട്ടാണ്. മേലാൽ ഗവൺമെൻറിലേക്ക് ഈടാക്കുന്ന തുക പാസഞ്ചേഴ്സിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകാത്ത രീതിയിലായിരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: പാസഞ്ചേഴ്സിൽനിന്നും ഈടാക്കുന്നതിനുള്ളവ്യവസ്ഥ പഴയബില്ലിലില്ല. നിയമപ്രകാരം ഈടാക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ലെന്നാണ് ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധി. ഈ ബിൽതന്നെ ഡ്രോപ്പു ചെയ്യണമെന്നാണ് ഉടമയുടെ നിർദ്ദേശമെന്നു അറിയാമോ?

ശ്രീ. ജി. ഗോപിനാഥൻപിള്ള: പാസഞ്ചേഴ്സിന് കഴിയുന്ന വിധത്തിലായിരിക്കണം അവരിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ടത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ഒരു കാര്യം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ സാധാരണക്കാരന് ഭാരം ഇല്ലാത്തവിധത്തിലായിരിക്കണം നടപ്പിലാക്കേണ്ടത്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ഈ ബിൽ നിയമമാക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇന്നത്തേക്കാൾ ബസ് ചാർജ് പത്ത് ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ലെന്നറിയാമോ?

ശ്രീ. ജി. ഗോപിനാഥൻപിള്ള: 1963–ൽ ഉള്ളതിനെക്കാൾ പത്ത് ശതമാനം കൂട്ടുകയാണെങ്കിൽ വലിയബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുകയില്ല. എല്ലാകാര്യങ്ങളും അതിനനുസരിച്ച് പരിഗണിച്ച് വേണ്ട ഭേദഗതികളും ഗവൺമെൻറ് ചെയ്യുമെന്നാണ് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നത് ഞാൻ ഇതിനെപ്പറ്റികൂടുതലായിട്ടൊന്നും തന്നെ പറയുന്നില്ല.

Shri. K. T. George: Sir, I move that the Bill be referred to a Select Committee.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. ടി. ജോർജ്: കൺവെൻഷനു് എതിരല്ല. സമയം മാത്രമല്ലകാര്യം. ഒരു പുതിയ നിയമനിർമ്മാണം ഒരു ദിവസം താമസിക്കുകയാണെങ്കിൽ അതു കൊണ്ടുണ്ടാവുന്ന ഭയാശങ്കകളും നിലവിലുണ്ടെങ്കിൽ ആ അവസരത്തിൽ ഈ മാതിരി നടപടികളും സ്വീകരിച്ചാൽ അതു നമുക്കു ന്യായീകരിക്കൻ സാധിക്കും. ഇതുപോലൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇനു്ദിരാഗാനു്ധി അങ്ങനെ ഒരു നടപടി സ്വീകരിച്ചതിൽ നമുക്കു ന്യായീകരണം കണ്ടെത്താൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദു്: അതിനെ അനുകൂലിക്കുന്നുണ്ടു്. പക്ഷെ ഈ ബില്ലു് ആർഡിനൻസായി നടപ്പാക്കിയതു് പണമീടാക്കാൻവേണ്ടിയാണു്.

ശ്രീ. കെ. ടി. ജോർജ്: എല്ലാ ബില്ലുകളുക്കും ചില ഉദ്ദേശങ്ങളും കാണും. ഹൗസിംഗ്ബോർഡു് ബില്ലു് ഉണ്ടാക്കിയതു് നല്ലതാണു്, സിവിൽ സർവ്വീസു് നിയമം ഉണ്ടാക്കിയതു് നല്ലതാണു്. എല്ലാ നിയമങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നതിനും ന്യായമുണ്ടാകും. പക്ഷേ, ഈ നിയമത്തെസംബനു്ധിച്ചിടത്തോളം അടിസ്ഥാനപരമായി ഗവൺമെൻറിനെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന ഘടകം എന്താണു്. ഒരു വാചകം കൂടി വായിച്ചു് അവസാനിപ്പിച്ചുക്കൊള്ളാം. ഇതിനെ സംബനു്ധിച്ചു് സ്പീക്കർ മൗലങ്കർ തന്നെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതു് ഇതാണു്.

The procedure of the promulgation of the ordinances is inherently undemocratic. Whether the ordinance is justifiable or not, the issue of a large number of ordinance has psychologically a bad effect. The people carry an impression that the Government is carried on by ordinances. The House carries a sense of being ignored and the Central Secretariat perhaps get into the habit of slackness which necessitates ordinances and an impression is created that it is desired to commit the House to a particular legislation as the House has no alternative but to put its seal on matters that have been legislated upon by ordinance. Such a state of things is not conducive to the development of the best parliamentary traditions.

സർ, ഇതു് ഭാവിയിലെങ്കിലും ഒരു ഗൈഡുലൈൻ, നിർദ്ദേശം എന്നുള്ള നിലയിൽ പറയുകയാണു്. ഇങ്ങനെ ഒരു തെറ്റിദ്ധാരണ ജനതാമദ്ധ്യത്തിൽ ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയെങ്കിലും സാധാരണനിലയിലുള്ള നിയമനിർമ്മാണം അതു് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെങ്കിൽപോലും വളരെയേറെ അടിയന്തിര പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു കാര്യത്തെസംബനു്ധിച്ചിടത്തോളം മാത്രമേ ഓർഡിനൻസു് കൊണ്ടുവരാവൂ എന്ന ഒരു നിർബനു്ധം ഈ ഗവൺമ്മെൻറിനു് ഉണ്ടാകണമെന്ന ആഗ്രഹംകൊണ്ടു് ഞാൻ എടുത്തുപറയുകയാണു്. ഓർഡിനൻസുകൊണ്ടു മാത്രം നിയമനിർമ്മാണം നടപ്പാക്കാമെന്ന ധാരണ ഈ രാജ്യത്തുണ്ടാകത്തക്കരീതിയിൽ വേണ്ടതും വേണ്ടാത്തതുമായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളെസംബനു്ധിച്ചിടത്തോളം അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളൊഴിച്ചു് മറ്റുള്ളതിനെസംബനു്ധിച്ചിടത്തോളം ഓർഡിനൻസുകൊണ്ടുവരുകയെന്നുള്ള ആ സമ്പ്രദായം ഭാവിയിലൊന്നും ഉണ്ടാകാതിരിക്കണേയെന്നു് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണു്.

സർ, ഈ നിയമനിർമ്മാണം ഇതു സംബനു്ധിച്ചു് ഒന്നുകൂടി കൂലംകഷമായ പഠനത്തിനു വിധേയമാക്കണമോ വേണ്ടയോ എന്നു് ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ പരിശോധിക്കണമെന്നു് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണു്. സാധാരണജനങ്ങളെ സംബനു്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കാവുന്ന ഈ തരത്തിലുള്ള നിയമനിർമ്മാണം ഒന്നുകൂടി ഒരു പഠനത്തിനു വിധേയമാക്കുന്നതു നല്ലതായിരിക്കുമോയെന്നു് ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചിന്തിക്കണമെന്നു് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടു് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിനേക്കാൾ വളരെ കൂടുതൽ ബസ്സുചാർജ്ജ് ഇന്നുതന്നെ ഇവിടെ നിലവിലുണ്ട്. പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളുടെ സ്ഥിതി അതാണെങ്കിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു കാർപ്പറേഷൻ ബസ്സുകളുടെ സ്ഥിതിയും അതുതന്നെയാണ്. ആ ഭയാശങ്കകളും ഒന്നുകൂടി വർദ്ധിക്കത്തക്കരീതിയിൽ ഈ കാർപ്പറേഷൻ ബസ്സുകളുടെ ചാർജ്ജുകളും അടുത്തകാലത്തു വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്നുള്ള വിവരവും പത്രത്തിൽ കാണുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾതന്നെ കാർപ്പറേഷൻ ബസ്സിന്റെ ചാർജ്ജ് തൊട്ട് അയൽസംസ്ഥാനമായ മദ്രാസിലേയും മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയുംകാൾ വളരെകൂടുതലാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. സ്വകാര്യബസ്സുകളുടെയും സ്ഥിതി അതുതന്നെയാണ്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ വീണ്ടും ഇത്തരത്തിൽ സാധാരണ സാമാന്യജനങ്ങളെ, യാത്രക്കാരെ ബാധിക്കത്തക്കരീതിയിൽ ഒരു നിയമനിർമ്മാണംകൊണ്ടുവരുമ്പോൾ അത് ഓർഡിനൻസായി കൊണ്ടുവരാൻ അതിനു കാരണങ്ങൾചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതു വളരെ ശരിയാണെന്നുള്ള അഭിപ്രായം എനിക്കില്ല.

സർ, ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒന്നു രണ്ടു സംഗതികൾ ഞാൻ ഇവിടെ പറയണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഈ ഗവൺമെൻറ് ഇവിടെ വന്നതിനു ശേഷം എന്റെ ഓർമ്മ ശരിയാണെങ്കിൽ പത്ത് പന്ത്രണ്ട് ഓർഡിനൻസുകൾ ഇതിനകം ഈ നിയമസഭയുടെ അംഗീകാരത്തിനായി കൊണ്ടുവരുകയുണ്ടായി. ഈ സെഷൻതന്നെ ഗവർണ്ണറുടെ പ്രസംഗത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള ആ ഒരൊറ്റക്കാര്യം ഒഴിച്ചാൽ ഇതിനെ തീർച്ചയായിട്ടും ഒരു ഓർഡിനൻസ് സെഷൻ എന്നു നാമകരണം ചെയ്യുന്നതിൽ തെറ്റില്ല സർ. സർവ്വീസ്ബില്ല്, ഹൗസിംഗ്ബോർഡ് ബില്ല്, തുടങ്ങിയ സാധാരണഗതിയിലുള്ള നിയമനിർമ്മാണംവരെയും ഒരു ഓർഡിനൻസുമൂലം ഇവിടെ നിയമമാക്കാൻ ഈ ഗവൺമെൻറിനെ പ്രേരിപ്പിച്ച ചോതോവികാരം എന്താണെന്നു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. സർ, legally constituted നിയമസഭ നിലവിലുള്ളപ്പോൾ, അസംബ്ളി നിലവിലുള്ളപ്പോൾ സാധാരണനിലയിലുള്ളനിയമനിർമ്മാണവും ഈ നിയമസഭയിൽകൂടി വരുകയെന്നുള്ള ആമൗലികമായ തത്വം ഈ സംഗതിയിൽ ബലികഴിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നു എടുത്തു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സർ, ഇതുസംബന്ധിച്ചു ഒന്നുരണ്ടു ഒബ്സർവേഷൻ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് ഈ അവസരത്തിൽ വായിക്കുന്നത് സംഗതമാണെന്ന് വിചാരിക്കുകയാണ്.

Extracts from correspondence between Speaker Mavlankar and Prime Minister Jawaharlal Nehru and of debates in the House on the promulgation of ordinances.

ഒന്നു രണ്ടു കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ ഞാൻ വായിക്കുന്നുള്ളു സർ.

In 1947 Speaker Mavlankar, at the Presiding Officers' Conference referring to the issue of ordinances, observed:—

It was obviously a wrong convention for the executive Government to promulgate ordinances merely because of shortage of time. That power was to be exercised only when there was an emergency and the legislature could not meet. It was not a desirable precedent to promulgate ordinances for want of time, as inconvenient legislation might also be promulgated in that manner.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി ഇന്ദിരാഗാന്ധി ബാങ്ക് ദേശസാൽക്കരണ ആർഡിനൻസ് പാർലമെൻറു കൂടുന്നതിന്റെ തലേന്നാൾ കൊണ്ടുവന്നത് ഈ കൺവെൻഷന് എതിരല്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. ടി. ജോർജ്ജ്: കൺവെൻഷനു് എതിരല്ല. സമയം മാത്രമല്ലകാര്യം. ഒരു പുതിയ നിയമനിർമ്മാണം ഒരു ദിവസം താമസിക്കുകയാണെങ്കിൽ അതു കൊണ്ടുണ്ടാവുന്ന ഭയാശങ്കകളും നിലവിലുണ്ടെങ്കിൽ ആ അവസരത്തിൽ ഈ മാതിരി നടപടികളും സ്വീകരിച്ചാൽ അതു നമുക്കു ന്യായീകരിക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതുപോലൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇനിദിരാഗാനിധി അങ്ങനെ ഒരു നടപടി സ്വീകരിച്ചതിൽ നമുക്കു ന്യായീകരണം കണ്ടെത്താൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: അതിനെ അനുകൂലിക്കുന്നുണ്ടു്. പക്ഷെ ഈ ബില്ലു് ആർഡിനൻസായി നടപ്പാക്കിയതു് പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നാണു്.

ശ്രീ. കെ. ടി. ജോർജ്ജ്: എല്ലാ ബില്ലുകളുടെയും ചില ഉദ്ദേശങ്ങളുണ്ടാകും. ഹൗസിംഗ്ബോർഡു് ബില്ലു് ഉണ്ടാക്കിയതു് നല്ലതാണു്, സിവിൽ സർവ്വീസു് നിയമം ഉണ്ടാക്കിയതു് നല്ലതാണു്. എല്ലാ നിയമങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നതിനും ന്യായമുണ്ടാകും. പക്ഷേ, ഈ നിയമത്തെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അടിസ്ഥാനപരമായി ഗവൺമെന്റിനെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന ഘടകം എന്താണു്. ഒരു വാചകം കൂടി വായിച്ചു് അവസാനിപ്പിച്ചുക്കൊള്ളാം. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചു് സ്പീക്കർ മൗലങ്കർ തന്നെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതു് ഇതാണു്.

The procedure of the promulgation of the ordinances is inherently undemocratic. Whether the ordinance is justifiable or not, the issue of a large number of ordinance has psychologically a bad effect. The people carry an impression that the Government is carried on by ordinances. The House carries a sense of being ignored and the Central Secretariat perhaps get into the habit of slackness which necessitates ordinances and an impression is created that it is desired to commit the House to a particular legislation as the House has no alternative but to put its seal on matters that have been legislated upon by ordinance. Such a state of things is not conducive to the development of the best parliamentary traditions.

സർ, ഇതു് ഭാവിയിലെങ്കിലും ഒരു ഗൈഡുലൈൻ, നിർദ്ദേശം എന്നുള്ള നിലയിൽ പറയുകയാണു്. ഇങ്ങനെ ഒരു തെറ്റിദ്ധാരണ ജനതാമദ്ധ്യത്തിൽ ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയെങ്കിലും സാധാരണനിലയിലുള്ള നിയമനിർമ്മാണം അതു് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെങ്കിൽപോലും വളരെയേറെ അടിയന്തിരപ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു കാര്യത്തെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മാത്രമേ ഓർഡിനൻസു് കൊണ്ടുവരാവൂ എന്ന ഒരു നിർബന്ധം ഈ ഗവൺമ്മെൻറിനു് ഉണ്ടാകണമെന്ന ആഗ്രഹംകൊണ്ടു് ഞാൻ എടുത്തുപറയുകയാണു്. ഓർഡിനൻസുകൊണ്ടു മാത്രം നിയമനിർമ്മാണം നടപ്പാക്കാമെന്ന ധാരണ ഈ രാജ്യത്തുണ്ടാകത്തക്കരീതിയിൽ വേണ്ടതും വേണ്ടാത്തതുമായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളൊഴിച്ചു് മറ്റുള്ളതിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഓർഡിനൻസുകൊണ്ടുവരുകയെന്നുള്ള ആ സമ്പ്രദായം ഭാവിയിലൊന്നും ഉണ്ടാകാതിരിക്കണേയെന്നു് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണു്.

സർ, ഈ നിയമനിർമ്മാണം ഇതു സംബന്ധിച്ചു് ഒന്നുകൂടി കൂലംകഷമായ പഠനത്തിനു വിധേയമാക്കണമോ വേണ്ടയോ എന്നു് ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ പരിശോധിക്കണമെന്നു് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണു്. സാധാരണജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കാവുന്ന ഈ തരത്തിലുള്ള നിയമനിർമ്മാണം ഒന്നുകൂടി ഒരു പഠനത്തിനു വിധേയമാക്കുന്നതു നല്ലതായിരിക്കുമോയെന്നു് ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചിന്തിക്കണമെന്നു് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടു് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സിന്റെമേൽ നികുതി ചുമത്തുക എന്നുള്ളതായിരുന്നു. ഈ സംകീം ഇൻകം ടാക്സിന്റെ സ്വഭാവത്തിൽവരുന്ന നികുതി വർദ്ധനവാണെന്നു പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിന് സ്റ്റേറ്റിന് അധികാരമില്ലെന്ന് വാദിച്ചിരുന്നു. ഇന്നിപ്പോൾ ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞത് ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സ് എന്നു പറയുന്നത് കളക്ടിംഗ് അതോറിട്ടി മാത്രമായി മാറിയാൽ, ഉദാഹരണത്തിന് മുനിസിപ്പൽ എൻറർടൈമെൻറ്സ് ടാക്സ് സിനിമാഷോക്കും മറ്റുമുണ്ട്. അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വ്യവസ്ഥ എന്താണ്? സിനിമാ ടിക്കറ്റ് വാങ്ങുന്ന ആളുകളിൽനിന്നും മുനിസിപ്പാലിറ്റി നിശ്ചയിക്കുന്ന അത്രയും തുക മുനിസിപ്പൽ എൻറർടൈമെൻറ്സ് ടാക്സായികൂടി കളക്ടു ചെയ്തിട്ട് സിനിമാ പ്രൊപ്രൈറ്റർമാർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലേക്ക് അടക്കണം. അല്ലാതെ സിനിമാ ഓപ്പറേറ്റർമാർ കളക്ടു ചെയ്യുന്ന ടിക്കറ്റിന്റെ ചാർജിൽ നിന്നും ഇത്രയും തുക കൊടുക്കണമെന്നല്ല വ്യവസ്ഥ അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ....

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: എല്ലാ ഓപ്പറേറ്റർമാരും ഗുഡ്സിന്റെമേലും പാസഞ്ചേഴ്സിന്റെമേലും നികുതി ചുമത്താനുള്ള വ്യവസ്ഥയെ അടിസ്ഥാനമാക്കി അങ്ങനെ നികുതി ചുമത്തിയപ്പോൾ കൂടുതൽ ചാർജു വാങ്ങി അത് സർക്കാരിലേക്ക് അടക്കാതിരുന്നിട്ടുള്ള വിവരം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: അങ്ങനെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്നുതന്നെയല്ല ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നു പറഞ്ഞാൽ അതെനിക്ക് വിശ്വസിക്കാനും കഴിയുകയില്ല. അങ്ങനെ ചുമത്താൻ അധികാരമില്ലായിരുന്നു. ഒരു ബസ് ഓണർ സർച്ചാർജ്ജെന്നുള്ള നിലയിൽ ടാക്സ് എന്നുള്ള നിലയിൽ ഏതെങ്കിലും അഡീഷനൽ എമൗണ്ട് പാസഞ്ചേഴ്സിന്റെ മേൽ ചുമത്തുന്നതിന് ഈ നിയമം പാസാക്കുന്നതിനുമുൻപു അധികാരമില്ലായിരുന്നു. ഈ സംസ്ഥാനത്ത് അങ്ങനെ ചുമത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഒരു ആർ. ടി. ഒ. മാരും അതിന് അനുവാദം കൊടുക്കുകയില്ല. ബസ് ഫെയർ എന്നു പറയുന്നത് ഓരോ ബസ്സുടമക്കും തോന്നിയതുപോലെ ഈടാക്കാവുന്നതല്ല. ബസ്സു ഫെയറിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു സ്റ്റേറ്റൻഡേർഡ് ടേബിളുണ്ട്. അത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ അംഗീകാരത്തിനു വിധേയമാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു ഓരോ ബസ്സു റൂട്ടിലും പോയിൻറുകൾ നിശ്ചയിച്ച് ആ പോയിൻറുകളിൽ ഓരോന്നിനും സ്റ്റാൻഡേർഡ് റേറു അനുസരിച്ച് എന്തു ബസ് ചാർജാണ് ഈടാക്കേണ്ടതെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പട്ടിക അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനു വിരുദ്ധമായിട്ട് കുറച്ചോ കൂട്ടിയോ ചാർജ് ഈടാക്കാൻ അധികാരമില്ല. കാരണം അനാവശ്യമായ കോമ്പറീഷൻ ഉണ്ടാകും.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: ഇപ്പോൾ നിലവിലിരിക്കുന്ന നിയമത്തിൽതന്നെ പഴയ ആക്ടിൽ തന്നേയും ഈ ടാക്സ് പാസഞ്ചേഴ്സിൽനിന്നും ഗുഡ്സിന്റെ മേൽ നിന്നും പിരിക്കുന്നതല്ലാതെ ഓപ്പറേറേഴ്സ് പിരിക്കുകയില്ലല്ലോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും തെറ്റിദ്ധരിച്ചാണ് പറയുന്നത്. പാസഞ്ചേഴ്സിന്റേയും ഗുഡ്സിന്റേയും എണ്ണം തിട്ടപ്പെടുത്തിയിട്ട് പാസഞ്ചറിൽനിന്ന് ഈടാക്കുകയാണ് ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്നത്. ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സ് ഏറെറടുത്തിരിക്കുന്ന കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റിയുടെ പ്രസിഡന്റെന്ന നിലയിൽ നേരിട്ടുള്ള അറിവ് വച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസാരിക്കുന്നത്. ഇത് ഈടാക്കുന്നത് ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സിൽ നിന്നുതന്നെയാണ്. ഓരോ ബസ്സിലും പരമാവധി ഇത്രയാത്രക്കാർക്ക് സഞ്ചരിക്കാം എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആർ. ടി. ഒ. മാർക്ക് ഒരു കണക്കുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ടാക്സ് കാമ്പൗണ്ട് ചെയ്ത് ഈടാക്കാം. അതിൽ നിന്നാണ് ഈടാക്കുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. എം. തോമസ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൊസൈറ്റിയിൽ അംഗമാണെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ നിലയെന്താണ്?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: അതിന്റെ നിലയ്ക്ക് യാതൊരു തകരാറുമില്ല. അത് നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരള സംസ്ഥാനത്ത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് കോപ്പറേറ്റീവ് സൊസൈറ്റികളിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞ സൊസൈറ്റിയുടെ അയലത്ത് വരത്തക്കവണ്ണം ഏതെങ്കിലും സൊസൈറ്റിക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ ശേഷിയും കഴിവുമുള്ള ഒരൊറ്റ സൊസൈറ്റിപോലും കേരളത്തിൽ ഇല്ല. ഇന്ന് ഏകദേശം പത്ത് പതിനഞ്ച് ബസുകൾ കാര്യമായിട്ട് ഏതാണ്ട് സമർദ്ധമായ രീതിയിൽ ഒന്ന് രണ്ട് ലക്ഷം രൂപാ വാർഷിക ലാഭം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുകയാണ്. മെമ്പർക്ക് നേരിൽ കാണണമെങ്കിൽ കായംകുളത്ത് വന്നാൽ ബോധ്യപ്പെടുത്തിത്തരാം.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: ശ്രീ. സി. ബി. സി. പറഞ്ഞത് ഒരു വശമാണ്. വേറൊരു വശം കൂടിയുണ്ട്. ഇന്ന് നിലവിലുള്ളതായ റേറ്റിൽ ലെവി ഉൾപ്പെടെയുള്ള റേറ്റ് എന്നുള്ള നിലയിൽ ഈടാക്കാൻ സാദ്ധ്യത ഈ ആക്റ്റിൽ പ്രൊവൈഡ് ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ ഭേദഗതികൊണ്ട് ലെവി ഉൾപ്പെടുകയില്ലെന്നാണോ വരുന്നത്? റേറ്റ് റീഫിക്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ഇന്ന് റേറ്റ് ഫിക്സ് ചെയ്തു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഈ റേറ്റുകൾ ഫിക്സ് ചെയ്തു കൊടുത്തിട്ടുള്ളതനുസരിച്ചാണ് ബസ് പെയർ ഈടാക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ ഈടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് 10 ശതമാനമാണ്. ഈ ആക്ട് അനുസരിച്ച് 10 ശതമാനം പാസഞ്ചർ ടാക്സ് വസൂലാക്കുന്നതിന് ഇന്നലെവരെ ബസ് ഓണർക്ക് അധികാരമില്ല. ആ അധികാരം കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു രൂപ ബസ് പെയറുള്ള പോയിന്റുകൾക്ക് ഒരു രൂപ ബസ് പെയറും 10 പൈസ പാസഞ്ചർ ടാക്സും ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം അതോടുകൂടി വരും. എന്നാൽ ഇന്നലെവരെ അങ്ങനെ അല്പായിരുന്നു. എന്നുവച്ചാൽ ഒരു രൂപ വച്ചിട്ടുള്ള ടാക്സ് അതെല്ലെങ്കിൽ ബസ് പെയർ കളക്ട് ചെയ്യാം. അങ്ങനെ കളക്ട് ചെയ്യുന്ന ബസ്സ് ഓണറോട് സ്റ്റേറ്റുമെന്റ് ഹാജരാക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടും. ഈ സ്റ്റേറ്റുമെന്റ് റേറ്റിന്റെ മൊത്തം സ്ഥിതിയെ സംബന്ധിച്ചും റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആഫീസർ പ്രാഥമികാന്വേഷണം നടത്തിയിട്ട് കാമ്പൗണ്ടു ചെയ്തു കൊടുക്കും. അങ്ങനെ കാമ്പൗണ്ടു ചെയ്തു കൊടുത്തത് കാർട്ടർലി ആയിട്ട് ഈ തുക അടയ്ക്കണം. ഈ നിലയിൽ 10 ശതമാനം ടാക്സ് ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള നിയമപരമായ അധികാരം ബസ് ഓപ്പറേറ്റർഴ്സിന് കൊടുത്താൽ അതിന്റെ ഫലമായിട്ട് ബസ് പെയർ 10 ശതമാനം വർദ്ധിക്കും. എന്നുതന്നെയല്ല 10 ശതമാനം വർദ്ധനവ് കൊണ്ട് ബസ് പെയർ ഗവൺമെന്റിന്റെ കയ്യിൽ വരുകയുമില്ല. കാരണം കോമ്പോസിഷൻ പ്രൊവിഷനുണ്ട്. ഇങ്ങനെയുള്ള ഏതെങ്കിലും കേസ് ആർബിട്രറിയായി എടുത്തുപരിശോധിച്ചാൽ ആക്ച്വൽ കളക്ഷൻ കൂടുതലായിരിക്കും.

കാരണം ആവറേജ് കളക്ഷനും ആവറേജ് ഫിഗറും വച്ചാണ് കാമ്പൗണ്ടിംഗ് നടത്തുക. ഇതു മിക്കവാറും ചെയ്യുന്നത് റൂട്ടിന്റെ മൈലെല്ലാം കണക്കാക്കിയിട്ട് മൊത്തം റൂട്ടകലത്തിന്റെ കിലോമീറ്ററും അതുപോലെ തന്നെ ആ റൂട്ടിലുള്ളമൊത്തം ബസുകളുടെ നമ്പരും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം നോക്കിയിട്ട് കാമ്പൗണ്ടിംഗ് നടത്തുകയാണ് പതിവ്. അതുകൊണ്ട് വരുന്നതെന്താണെന്നുവച്ചാൽ ഈ കാമ്പൗണ്ടിംഗ്മൂലം ആക്ച്വൽ കളക്ഷനെക്കാൾ കുറഞ്ഞ ഒരു തുക മാത്രമേ ടാക്സ് കൊടുക്കേണ്ടിവരികയുള്ളു എന്നുള്ളതാണ്. മുൻപാണെങ്കിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിട്ടുണ്ട്. 1967—ൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന ഐക്യമുന്നണി ഗവൺമെൻറിന് മുൻപ് ഇവിടെ അധികാരത്തിലിരുന്ന പ്രസിഡൻറ് ഭരണകാലത്ത് ജസ്റ്റീസ് ശങ്കരനെ ബസ് ചാർജ് കൂട്ടണമോ വേണ്ടയോ എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിച്ച് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യാൻ കമ്മീഷനായിട്ട് നിയോഗിച്ചിരുന്നു. ആ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടു സമർപ്പിച്ചു. അതു നടപ്പിലാക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള നിവേദനങ്ങളുമുണ്ടായി. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഈ നിയമസഭയിലും ചർച്ച വന്നിട്ടുണ്ട്. ഒക്കുകയില്ലെന്ന് അന്നു ഗവൺമെൻറ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. കമ്മീഷൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് കൂട്ടണമെന്നാണ്. കമ്മീഷൻ കുറെ കാരണങ്ങളെല്ലാം പറഞ്ഞിട്ട് ബസ് ചാർജ് കൂട്ടണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതേ സമയം ബസ് ചാർജ് കൂട്ടുകയില്ലെന്നാണ് തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് എനിക്കു പറയുവാനുള്ളത് ഈ അഡിഷണൽ റവന്യൂ ഗവൺമെൻറിന് കിട്ടാനുള്ളത് കിട്ടാനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കണമെന്നാണ്. അതുമൂലം ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഇടയാകരുത്, അതാണ് എനിക്കു ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. പക്ഷേ ഇതെങ്ങിനെ കഴിയും? അതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുകയാണെങ്കിൽ ഈ രണ്ടിനങ്ങളിൽ കൂടിയായിരുന്നാലും ഒരു സ്ഥലത്താണ് വന്നു ചേരുന്നത്. എന്തുകൊണ്ട് വെഹിക്കിൾ ടാക്സ് കൂട്ടികൂടാ? ഈ നഷ്ടം തീരത്തക്കവണ്ണം എന്തുകൊണ്ട് കൂട്ടിക്കൂടാ? റൂട്ട് ഡിസ്റ്റൻസ് വയ്ക്കണം. റൂട്ട് ഡിസ്റ്റൻസ് ഇന്നുതന്നെയുണ്ട്. റൂട്ട് ഡിസ്റ്റൻസ് 150 മൈൽവരെ ഒരു സ്കെയിലും അതിനുമേലുള്ളതിന് വേറെ സ്കെയിലുമാണ്. 80 കിലോമീറ്റർവരെ ഒന്ന്, 200 വരെ വേറെ ഒന്ന്. ഇങ്ങനെയാണ് ബസ് റൂട്ട് വച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിനു ചില ഭേദഗതികളും വരുത്തിക്കൊണ്ട് വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സ് കൂട്ടിയിട്ട് ഈ നഷ്ടം നികത്താൻ കഴിയും. രണ്ടിനത്തിലായാലും ടാക്സ് പിരിച്ചാൽ തുക ഗവൺമെൻറിനുതന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഒരു കാർട്ടറിൽ പാസഞ്ചർ ടാക്സ് ഇനത്തിൽ എത്ര രൂപയാണ് ഗവൺമെൻറിന് ലഭിക്കുമായിരുന്നു എന്നുള്ളത് അസസ് ചെയ്തിട്ട് അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വെഹിക്കിൾ ടാക്സ് വർദ്ധിപ്പിക്കുക, അത്രയും തുക വെഹിക്കിൾ ടാക്സിൻെറ റേറ്റിൽ വർദ്ധനവു വരുത്തുക. അങ്ങനെ റേറ്റിൽ വർദ്ധനവ് വരുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ നഷ്ടം നികത്തുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുക. ഇതാണ് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എനിക്കു വയ്ക്കാനുള്ളനിർദ്ദേശം. അല്ലാതെ ഗവൺമെൻറിന് കിട്ടാനുള്ള റവന്യൂ നഷ്ടപ്പെടുത്തണമെന്ന അഭിപ്രായമില്ല. നഷ്ടപ്പെടുത്തണമെന്നില്ല എന്നുതന്നെയല്ല മുൻപ് ആരുടെ ചുമലിൽ ബാധ്യതയുണ്ടായിരുന്നോ ആ ആളുകളിൽ നിന്നും തന്നെ ഈടാക്കണം.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി. മുൻപ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചു എന്നു പറയുന്ന ബില്ലിലെ സ്കീം എന്തായിരുന്നു. ഇതുതന്നെ ആയിരുന്നോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. എം. ജോർജിനെ വ്യക്തിപരമായി വിമർശിക്കുകയല്ല ചെയ്യുന്നത്. ഈ ബിൽ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെൻറിൻെറ കാലത്ത് പബ്ലിഷ് ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. അന്നുതന്നെ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ഹൈക്കോടതി ജഡ്ജുമെൻറിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് സാങ്കേതികത്വം മാത്രം നോക്കി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ് ഈ ബിൽ. ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു നോക്കുമ്പോൾ ഇതിനകത്ത് പൊളിറ്റിക്കൽ എക്സ്പീഡിയൻസ് ഒന്നും നോക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. പൊതുജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നത് അവർക്കു നോക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഹൈക്കോടതിയുടെ ജഡ്ജുമെൻറിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സാങ്കേതിക തകരാറുകൾ നോക്കിക്കൊണ്ട് ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് സാങ്കേതികത്വത്തിൽ നിന്നു മറികടക്കാൻ വേണ്ടി തയ്യാറാക്കിയ ഒരു ബില്ലാണ് ഇത്. അതുകൊണ്ടാണ് സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നും പരിഗണി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കണമെന്നും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതിനാവശ്യമായ ഭേഗതികളും വരുത്തുകയോ ഇതു ഡ്രോപ്പു ചെയ്യുകയോ ചെയ്യണമെന്നാണ് അന്നു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അന്നും സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നുതന്നെയാണ് ഞാൻ നോട്ടീസ് കൊടുത്തിരുന്നത്. അല്ലാതെ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കാതെ പിറേറ ദിവസം പാസ്സാക്കണമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അന്നത്തെ ഗവൺമെൻറ് കൊണ്ടുവന്നതായതുകൊണ്ട് ഞാൻ അഭിപ്രായം പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് അന്നത്തെ ഗവൺമെൻറ് ചെയ്തതായതുകൊണ്ട് ഈ ബില്ലിലെ പ്രൊവിഷൻ കൊണ്ടുണ്ടാകാവുന്ന ഈ തകരാറുകളെ വിമർശിക്കാൻ പാടില്ലെന്നുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മാണിയുടെ നിലപാടിനോട് എനിക്ക് യോജിപ്പില്ല.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: പാടില്ലെന്നു പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അറിവിനു വേണ്ടി ചോദിച്ചതാണ്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഈ ബിൽ മൊത്തത്തിൽ ഡ്രോപ്പുചെയ്തിട്ട് ഇതുകൊണ്ടുവരാവുന്ന നഷ്ടം വെഹിക്കിൾ ടാക്സിൽ മാറ്റം വരുത്തിക്കൊണ്ട് നികത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടി ഗവൺമെൻറ് സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ്. ഇതു പറയുന്നതോടൊപ്പം മറെറാരു കാര്യംകൂടി എനിക്കു ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുവാനുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെൻറും നമ്മുടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറുകളും ഈ രംഗത്ത് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു നിലപാടിനു വിരുദ്ധമായി ഒരു ഭേഗതി നിർദ്ദേശം ഇതിനകത്തുണ്ട്. ബഹുഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളും അവരുടെ ജീവസന്ധാരണത്തിനു വേണ്ടി ഒരു സഹകരണ സംഘം ഉണ്ടാക്കുകയും അങ്ങനെയുള്ള ഒരു സഹകരണ സംഘം ഈ വ്യവസായത്തിൽ ഏർപ്പെടുകയും ചെയ്താൽ അങ്ങനെയുള്ള സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്ക് മോട്ടോർ വ്യവസായത്തിന്റെ എല്ലാ മേഖലകളിലും ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകി പരിപോഷിപ്പിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിന്റെയും സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറുകളുടെയും ലക്ഷ്യം. കേന്ദ്രഗവൺമെൻറുതന്നെ മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിൽ ഒരു ബസ് റൂട്ടിനുവേണ്ടി വിവിധയാളുകൾ അപേക്ഷകരാണെങ്കിൽ അതിൽ എല്ലാ അപേക്ഷകരുടെയും യോഗ്യത തുല്യമാണെങ്കിൽ മോട്ടാർവർക്കേഴ്സിന്റെ കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് മുൻഗണന നൽകണമെന്ന് 47–ാം വകുപ്പിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അപേക്ഷകരെല്ലാം തുല്യയോഗ്യതയുള്ളവരാണെങ്കിൽ വർക്കേഴ്സ് കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റിക്ക് മുൻഗണന നൽകണമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ ആക്ടിൽഎല്ലാ ഓപ്പറേറർമാരും കൊടുക്കുന്നതിനെക്കാൾ 50 ശതമാനം ടാക്സ് കൊടുത്താൽ മതി വർക്കേഴ്സ് കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികളെന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ 1963–ലെ ഇന്നു ഭേഗതിക്കു വിധേയമാക്കിയിട്ടുള്ള ആക്ടിലെ 18–ാം വകുപ്പിൽ പറയുന്നത് ഈ ബില്ലിൽക്കൂടി തന്നെ പ്രസിദ്ധം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ പറയുന്നത്—

'Where the operator of a motor vehicle is a co-operative society registered or deemed to be registered under any law relating to co-operative societies for the time being in force, the tax payable in respect of that motor vehicle shall be one half of the rates payable under this Act, if the prescribed officer is satisfied, after such enquiry as he deems fit, that—

(i) the co-operative society is solely engaged in the business of transport of goods or passengers or both from one place to another in motor vehicles;

(ii) at least seventy five per cent of the members of the co-operative society are its employees;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(iii) at least fifty per cent of the members of the co-operative society are not related to each other;

(iv) at least ninety per cent of the employees of the society are its members and

(v) the motor vehicle is used exclusively by the co-operative society.

Explanation.—For the purposes of this section a member shall be deemed to be related to any other member if that member is the husband, wife, brother or sister or any lineal ascendant or descendant of that other member.' എന്നാണ്.

സർ, 1963–ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് (ടാക്സേഷൻ ഓഫ് പാസഞ്ചേഴ്സ് ആൻറ് ഗുഡ്സ്) ആക്ടിലെ 18–ാമത്തെവകുപ്പ് അനുസരിച്ച് ഇങ്ങനെയുള്ള കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് 50 ശതമാനം ടാക്സ് കൊടുത്താൽ മതി എന്നുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഈ ആക്ടിൽ മാത്രമുള്ളതല്ല. മദ്രാസ് വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിലുമുണ്ട്. ഇത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിൽ അപ്പെചെയ്യുന്ന സമയത്ത് ....

ശ്രീ. സി. എസ്. നീലകണ്ഠൻ നായർ: പഴയ ആക്ടിന്റെ സ്കോപ്പ് തന്നെ മാറ്റിയിരിക്കുകയല്ലേ? പിരിഞ്ഞതിന്റെ പകുതി കൈയിൽ വയ്ക്കാൻ അനുവദിക്കണമെന്നാണോ പറയുന്നത്; സ്കോപ്പ് മാറിയപ്പോൾ അമെൻറുമെൻറും വേണ്ടിവരുന്നില്ലേ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. എനിക്കു പറയാനുള്ളത് മുഴുവൻ പറയുന്നതിനുമുൻപ് ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ തുടങ്ങിയതുകൊണ്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട നീലകണ്ഠൻ നായർക്ക് ഈ സംശയമുണ്ടായത്. നേരത്തെയുള്ള ആക്ടിൽ കൺസഷൻ നൽകിയിരുന്നത്—അത് മൊത്തം സ്കീമിന്റെ ഭാഗമാണ്—കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികളിൽനിന്ന് എടുത്തുകളയുന്ന രീതിയുമാണ് അമെൻറ്മെൻറ് വന്നിരിക്കുന്നത്. സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട കരുണാകരൻ ഉദ്ദേശിച്ച രീതിയിൽ 10 ശതമാനം കുറച്ച് ബസ്ഫെയർ കുറച്ച് അക്കോമഡേറ്റ് ചെയ്യാനാണ് ഭാവമെങ്കിൽ.....ഇന്നിപ്പോൾ കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികളെ സംബന്ധിച്ചു ചോദിച്ചപ്പോൾ ഞാൻ പറഞ്ഞു നല്ല രീതിയിൽ ലാഭകരമായി നടക്കുന്ന സൊസൈറ്റികളുണ്ടെന്ന്. തീർച്ചയായും കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിനേറയും സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറുകളുടേയും നയത്തിൽ കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ ലാഭകരമായി നടക്കുന്നത്. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളെ തകർക്കുന്ന രീതിയിൽ വരും ഇതെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറയുന്നത് ഈ ബിൽ പാടെ ഡ്രോപ്പ് ചെയ്തുകൊണ്ട് വെഹിക്കിൾ ടാക്സിൽ ആവശ്യമായ വർദ്ധനവ് വരുത്തണമെന്ന്. വെഹിക്കിൾ ടാക്സിൽ വർദ്ധനവ് വരുത്തിയാൽ പ്രത്യേകമായ യാതൊരു വ്യവസ്ഥയും ചെയ്യാതെതന്നെ കാര്യം ശരിയാകും. ഈ കോപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റീസിന് വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ ആക്ട് അനുസരിച്ച് കൺസഷനുണ്ട്. അപ്പോൾ ആ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അത് കിട്ടിക്കൊള്ളും. അതേയവസരം ഗവൺമെൻറിന് ഈടാക്കേണ്ടത് ഈടാക്കാനും കഴിയും. ഓപ്പറേറേഴ്സിന് അഡീഷണലായി ഒന്നും വരാനുമില്ല. പാസഞ്ചർ ടാക്സ് എന്നുള്ളതും വെഹിക്കിൾ ടാക്സ് എന്നുള്ള നിലയിൽ കൊടുക്കേണ്ടിവരുമെന്ന് മാത്രമേയുള്ളു. ഈ ബിൽ ഓർഡിനൻസ് ആയി പ്രോമുൽഗേറ്റ് ചെയ്തുപോയി, അതുകൊണ്ട് അത് റീപ്ലേസ് ചെയ്യാൻ ബിൽ പാസാക്കി തരണമെന്നുള്ള വാദഗതിയിൽ ഉറച്ചു നിൽക്കാതിരിക്കണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇനിയും അതനുസരിച്ച് അസസ്മെൻറും കളക്ഷനും നടന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. ഈ ഓർഡിനൻസ് അനുസരിച്ച് റൂൾസ് ഉണ്ടാക്കണം. അതുണ്ടാക്കിയിട്ടില്ല. ഇത് ലെവി ചെയ്യുന്നതിനും കളക്ട് ചെയ്യുന്നതിനും ഓപ്പറേറർമാരെ അനുവദിക്കാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ റൂൾസ് ഉണ്ടാക്കണം. അതുണ്ടായിട്ടില്ല. പ്രചരണത്തിന് വേണ്ടിയാണ് ഈ ഓർഡിനൻസ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതെന്നുള്ള വിമർശനം ഞങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുമ്പോൾ നിഷേധിക്കുമെങ്കിലും യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ഓർഡിനൻസ് അനുസരിച്ച് റൂൾസ് ഇതുവരേയും ഉണ്ടായിട്ടില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഇന്നും കളക്ടിംഗ് ഏതോറിട്ടിയായ ആർ. ടി. ഓ. ക്ക് ഇന്നും യാതൊരു നിർദ്ദേശവും കൊടുത്തിട്ടില്ലാത്ത സ്ഥിതിക്ക്.....

പ്രശ്നം. ഇ. അഹമ്മദ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഈ നിയമത്തിലുള്ള സെക്ഷൻ 8 എന്താണെന്ന് നോക്കണം. എസ്കേപ്പ്മെൻറ് ഓഫ് അസസ്മെൻറ് പ്രൊവൈഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതുപ്രകാരം ഈടാക്കാം.

പ്രശ്നം. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: അതൊന്നും ചെയ്തിട്ടില്ലെന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. എങ്ങനെയാണ് ചെയ്യേണ്ടതെന്നുള്ളതിനെസംബന്ധിച്ച് റൂൾസ് വേണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇ. അഹമ്മദിന് അറിവില്ലെങ്കിൽ പറയുകയാണ് അതിന് റൂൾസ് ആവശ്യമാണ്. അസസ്മെൻറ് എസ്കേപ്പ് ചെയ്യുന്നതിൻെറ ചോദ്യമില്ല.

Shri E. Ahmed: I may be permitted to say that under section 9, even the assessing authority can give due notice, make necessary enquiries and take action against those who violate the provision. Even there is a provision in the Act.

പ്രശ്നം. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ഞാൻ പറഞ്ഞതെന്താണെന്ന് മനസ്സിലായില്ല, അല്ലെങ്കിൽ മനസ്സിലായില്ലെന്ന് ഭാവിച്ച് സംസാരിക്കുകയാണ്. ഈ അമെൻറ്മെൻറ് അനുസരിച്ച് ബസ് ഫെയറിൻെറകൂടെ പാസഞ്ചർ ടാക്സ് കൂടെ കളക്ട് ചെയ്യാൻ അധികാരം കൊടുക്കുകയാണ്. ആ അധികാരം കൊടുക്കുന്നതിന് എടുക്കുന്ന സ്റെപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് കാര്യങ്ങളൊന്നും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. എസ്കേപ്പിംഗ് ഓഫ് അസസ്മെൻറിനെ സംബന്ധിച്ച കാസ്റ്റ്യനുമല്ല. ലെവി ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച കാസ്റ്റ്യനുമല്ല. കളക്ട് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള പ്രൊഴ്സ് എങ്ങനെയാണ് കൊടുക്കേണ്ടത് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാസ്റ്റ്യനുമല്ല, ഇതിൽ വരുന്നത്. പ്രശ്നം. കരുണാകരൻ ചോദിച്ചു, ഇന്നുള്ള ബസ് ഫെയറിനകത്ത് അക്കാമഡേറ്റ് ചെയ്തുകൂടെയെന്ന്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു നിർദ്ദേശവും ആർ.റ്റി.ഒ. മാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഇന്ന് ഒരു രൂപാ കളക്ട് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥാനത്ത് നാളെ ഒരു രൂപാ പത്ത് പൈസ പാസഞ്ചർ ടാക്സായി കൊടുത്തിരിക്കണം. വർദ്ധിപ്പിച്ച രീതിയിലുള്ള ബസ് ഫെയർ കളക്ട് ചെയ്യണമെങ്കിൽ അത് ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള മെഷീനറി ഉണ്ടാക്കേണ്ടതാണ്. അതൊന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. സർക്കുലർപോലും ഇതനുസരിച്ച് കൊടുത്തിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്, ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചതല്ലാതെ ആ ഓർഡിനൻസ് അനുസരിച്ച് യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്ന്. ആ ഓർഡിനൻസ് അനുസരിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓർഡർപോലും കൊടുത്തിട്ടില്ല. ആ ഓർഡിനൻസ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടി ഇതുവരെ എടുത്തിട്ടുണ്ടോ? അതുകൊണ്ട് ഓർഡിനൻസ് റീപ്ലേസ് ചെയ്ത് കിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലാപ്സായി പോകുമെന്ന് പറയുന്നതിൽ കാര്യമില്ല. ഹൗസിംഗ് ബോർഡ് ഓർഡിനൻസിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എന്തുണ്ടായി. നിയമസഭ 9–ാം തീയതി കൂടുമ്പോഴേ 8–ാം തീയതി ഹൗസിംഗിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചു. ഹൗസിംഗ് ബോർഡ് ഓർഡിനൻസിലെ വകുപ്പുകളെല്ലാം ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ വായിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് സംശയമാണ്. ഏതാണ്ട് 163–ഓളം വകുപ്പുകളും അതിനകത്തുള്ളതിൽ വളരെയധികം കോംപ്ലിക്കേറെഡ് ആയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകളാണ്. അന്ന് ആ ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചത് പ്രചരണത്തിന്റെ ആവശ്യത്തിന് അല്ലെങ്കിൽ മറ്റുവല്ലതിനുമായിരിക്കാം.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: പഴയ 1963–ലെ നിയമത്തിൽതന്നെ 5, 6 വകുപ്പുകളും ഇതിന്റെ പ്രൊസീഡിയറിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായി പറയുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: പ്രൊസീഡിയർ അനുസരിച്ചുള്ള നടപടിയെന്ന് പറയുന്നത് ഓപ്പറേറേഴ്സിന് നോട്ടീസ് കൊടുത്ത് അവരുടെ സ്റേറർമെന്റ് വാങ്ങുന്നതിനേറയും കാമ്പൗണ്ട് ചെയ്യിക്കുന്നതിനേറയും കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഒരു അഭിഭാഷകനാണ്. വഴിതെറ്റിപ്പോകാതിരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ചോദിക്കുകയാണ്. സെക്ഷൻ പത്തിൽ പറയുന്നുണ്ട് , Whenever there is recovery of tax എന്ന്. അരിയർ ഓഫ് ലാൻറ് റവന്യൂ ആക്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ആ റൂൾസ് അനുസരിച്ച് ഇത് നടപ്പിൽ വരുത്തിക്കൂടെ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: അരിയർ ഓഫ് ലാൻറ് റവന്യൂവിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറയുന്നത്. അതിനെപ്പറ്റി അല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. ഇതിൽ ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സിന് പാസഞ്ചർ ടാക്സ് കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള അനുവാദം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ പവ്വേഴ്സ് എങ്ങനെയാണ് കൊടുക്കുന്നത് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച ചട്ടം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിലൊക്കെ ഒരു ചൊല്ലുണ്ട്. അരിയെത്രയെന്ന് ചോദിച്ചാൽ പയർ അഞ്ഞാഴി, എന്ന് മറുപടി പറയുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സിന് അധികാരം കൊടുത്തിട്ട് അത് കളക്ട് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള റൂൾസ് ഉണ്ടായിട്ടില്ല, എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓർഡർ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നു പറഞ്ഞാൽ പഴയ നിയമത്തിൽ ചെയ്തിരുന്നു, അതനുസരിച്ച് ഈടാക്കുമെന്നാണ്. അതൊക്കെ ഞങ്ങളെ അഹമ്മദ് പഠിപ്പിക്കേണ്ട, ഞങ്ങൾക്കും വായിച്ചാൽ അറിയാം. ഈ അമെൻറ്മെൻറ് അനുസരിച്ച് ഓപ്പറേറേഴ്സിന് കൊടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പവ്വേഴ്സ്, Power to collect Passengers tax അതെങ്ങനെയാണ് അവർ ഇൻവെസ്റ് ചെയ്യേണ്ടത്, അതെങ്ങനെയാണ് ഓപ്പറേറ് ചെയ്യേണ്ടത്, അതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികളും എന്താണ് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആവശ്യമായ കാര്യങ്ങളോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓർഡറുകളോ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. മറെറാന്ന് ക്ലാസ് 6–ൽ 'Purported to have been levied' എന്നു പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. കളക്ടഡ് എന്നുപറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കാം. ലെവിയെന്നുള്ളതായാലും മനസ്സിലാക്കാം. Purported to have been levied എന്നുള്ളത് എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. കാരണം ലെവി ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഈ അമെൻറ്മെൻറ് വരുമ്പോഴും ബസ് ഓപ്പറേറേഴ്സിന് കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള പവ്വേഴ്സ് കൊടുത്തെങ്കിൽ മാത്രമേ, കളക്ട് ചെയ്യുമ്പോഴും മാത്രമേ ലെവി ആകുന്നുള്ളൂ. Purported to have been levied എന്നുള്ള പ്രൊവിഷൻ എങ്ങനെ അപ്ലൈ ചെയ്യുമെന്നുള്ളതിന് റൂൾ വേണം. ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന പ്രധാന പരാമർശം എന്താണ്? കളക്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയ്യാനുള്ള പ്രൊവിഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് നിലനിൽക്കത്തക്കതല്ലെന്നാണ്. കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള പ്രൊവിഷൻ നാളെ മുതലേ കൊടുക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളു. അപ്പോഴും മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോടുകൂടി എങ്ങനെ ലെവി ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. റവന്യൂ റിക്കവറി ആക്ട് പ്രകാരം എടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞാൽ പോരാ. ലെവി ചെയ്തു നോട്ടീസ് കൊടുത്ത് ഉള്ള തുക പിരിക്കുന്നതിനെസംബന്ധിച്ച് റവന്യൂ റിക്കവറി ആക്ടിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കാം. ലെവി ചെയ്യുന്നതിനെയാണ് ഇപ്പോഴും കോടതി സ്റ്റേ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇന്ന ഇന്ന ഓപ്പറേറേഴ്സിൽ നിന്ന് മേലിൽ ഈ ആക്ട് അനുസരിച്ച് ടാക്സ് ലെവി ചെയ്യാൻ പാടില്ലെന്നാണ് സ്റ്റേ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഇന്നും സ്റ്റേ നില നിൽക്കുകയാണ്. അപ്പോഴും ലെവി ചെയ്യുന്നതിന് സ്റ്റേ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന കാലത്ത് പാസഞ്ചേഴ്സിൽ നിന്നും ഇത് കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള പ്രൊവിഷനില്ല. അതു നാളെ മുതലേ വരുന്നുള്ളു. അങ്ങനെവരുമ്പോഴും പഴയ കാലാവധിവച്ച് എങ്ങനെ ലെവി എടുക്കും, കളക്ട് ചെയ്യും? അതേ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു വ്യക്തതയില്ല. Purported to have been levied എന്നുപറഞ്ഞാൽ എങ്ങനെ ലെവി എടുക്കുമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള റൂൾസ് ഉണ്ടാക്കണം. ആ റൂൾസ് കാൺസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണലായിട്ട് വാലിഡ് ആകുമോ ഇല്ലയോ എന്നുള്ളത് വേറൊരു പ്രശ്നം. അതിലേക്ക് ഞാനിപ്പോഴും കടക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ കഴിഞ്ഞകാലത്തെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ മാണി പറഞ്ഞതുപോലെ ലെവി ചെയ്യാനുള്ള സ്കീം ഉണ്ട് ഇതിൽ. ആ സ്കീം പ്രകാരം റിട്ടേൺസ് കൊടുത്ത് കാമ്പൗണ്ട് ചെയ്യാം. കഴിഞ്ഞകാലത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കാമ്പൗണ്ട് ചെയ്യാനുള്ള പ്രൊവിഷൻ എങ്ങിനെ ആപ്ലിക്കബിൾ ആകും. അതിനു പ്രൊവിഷൻ എന്താണ്. ഇന്ന് സ്റ്റേ വാങ്ങിച്ചിരുന്നവരല്ലാത്ത, കേസ് ഫയൽ ചെയ്യാതിരുന്ന ആളുകളെ ആക്ച്വൽ റിട്ടേൺസിൽപെടുത്തണമോയെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായി ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കണം. ഇത് ഓർഡിനൻസായി പുറപ്പെടുവിച്ചെങ്കിലും യഥാർത്ഥത്തിൽ അങ്ങനെ പുറപ്പെടുവിച്ച് ഓർഡിനൻസുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻവേണ്ടി ഓർഡിനൻസുകൾ പുറപ്പെടുവിച്ചു എന്നുള്ളതിനപ്പുറം ഓർഡിനൻസിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാതൊരു നടപടിയും നടന്നിട്ടില്ല. അല്ലെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയണം, ഈ ഓർഡിനൻസിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏതെങ്കിലും ഒരാളുടെ പേരിൽ പുതുതായി ലെവി ചുമത്തുന്നതിന് നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന്. അങ്ങനെയുള്ള നടപടികളൊന്നും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത് റീപ്ലേസ് ചെയ്യാതെ ലാപ്സായി പോയാലും ഒരു അപകടവുമില്ല. എന്റെ അഭിപ്രായം ഈ ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയക്കണമെന്നാണ്. അങ്ങനെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയച്ചുകൊണ്ട് ബസ് ഫെയർ കൂട്ടാതെതന്നെ യാത്രക്കാരുടെമേൽ ഭാരം വലിച്ച് വയ്ക്കാതെതന്നെ ഭേദഗതി വരുത്താൻ കഴിയുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കണം. ഇല്ലെങ്കിൽ ഈ ബിൽ ഡ്രോപ്പ് ചെയ്തുകൊണ്ട് വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സിൽ വർദ്ധനവ് വരുത്തി ഗവൺമെന്റിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്താൻ നടപടിയെടുക്കണം.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ഈ ബിൽ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കാതെ ഈ സഭയ്ക്ക് പാസ്സാക്കാമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഈ ബിൽ അനുസരിച്ചുള്ള റൂൾസിനെസംബന്ധിച്ച് എന്റെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്നേഹിതൻ ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ കുറെയധികം പരാമർശനങ്ങൾ നടത്തി. ഞാൻ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശ്രദ്ധ ഇതിലുള്ള ക്ലാസ് 1 സബ് ക്ലാസ് 2—ലേക്ക് ക്ഷണിക്കുകയാണ്. ആ ക്ലാസ് അനുസരിച്ച് ഈ ആക്ടിലുള്ള 5, 7 വകുപ്പുകൾ ജനുവരി മാസം 5—ാം തീയതി മുതൽ നടപ്പിൽ വന്നതായി പ്രസ്താവിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ നിലയിൽ ജനുവരി മാസം 5—ാം തീയതി മുതൽ നടപ്പിൽ വന്നതായി കണക്കാക്കിയ സ്ഥിതിക്കു വീണ്ടും അതനുസരിച്ച് പുതിയ റൂൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സിന്റെ ആവശ്യമില്ല. ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള റൂളുകളും, സെക്ഷൻ 5, 6, 7 ഇതിന് ബാധകമാണ്. ജനുവരിമാസം 5-ാം തീയതി മുതൽ ആ നിയമം നടപ്പിൽ വന്നതായി കണക്കാക്കുന്ന ഈ വകുപ്പുകളും പാസാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ അതനുസരിച്ച് പുതിയ റൂൾസ് ഉണ്ടാക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് സഭ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കാനുള്ളത്. മറെറാന്ന് ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽ തന്നെയുള്ള 9-ാം വകുപ്പിൽ Penalty for non-payment of tax എന്നുള്ളതിനെസംബന്ധിച്ചാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. ഞാൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞത് റിക്വെറി ആഫ് ടാക്സ് എന്നുള്ളതിനെപ്പററിയാണ്. അരിയർ ഓഫ് ടാക്സിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സെക്ഷൻ 5, 6-ൽ റിട്ടേൺസ് സബ്മിററു ചെയ്യണമെന്നുള്ളത് വ്യക്തമായി പറയുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ സഭ മുമ്പാകെയുള്ള ബില്ലനുസരിച്ച് അതു ജനുവരി മാസം 5-ാം തീയതി മുതൽ നടപ്പിൽ വരുത്തണമെന്നുള്ളത് അംഗീകരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: കുളാസ് 1 സബ്കുളാസ് 2-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്: sections 5 and 6 shall be deemed to have come into force on the 5th day of January 1970 and the other provisions of this Act shall be deemed to have come into force from the 1st day of July 1963. സെക്ഷൻ 5-ൽ പറയുന്നത് കോവാപ്പറേററീവ് സൊസൈററി കാര്യത്തിനു കൊടുത്തിരിക്കുന്ന ആനുകൂല്യം എടുത്തു കളയുന്നതാണ്. അത് 1-7-1963-ൽ നടപ്പിൽ വന്നുവെന്നു പറഞ്ഞാൽ കോവാപ്പറേററീവ് സൊസൈററി കാര്യം വലിയതോതിൽ പണം കെട്ടിഅടയ്ക്കേണ്ടിവരും. സെക്ഷൻ 6-ൽ പറയുന്നത് വാലിഡേഷൻ മുൻകൂട്ടി വരാൻ പാടില്ലെന്നാണ്. ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽ അതില്ല. അതിൽ Sections 5 and 6 of this Act എന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ശ്രീ. വാര്യർ ഇത്ര വേഗം അക്ഷമപ്രകടിപ്പിക്കുമെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. അരിയെത്ര എന്ന് ചോദിച്ചാൽ പയർ അഞ്ഞാഴിയെന്ന ആ നിലപാട് ആണ് ഇത്. ഞാൻ പറയുന്നത് കൂടുതൽ മനസ്സിലാക്കിയെന്നു തോന്നുന്നില്ല. 'Sections 5 and 6 shall be deemed to have come into force on the 5th day of January 1970 എന്നു പറയുന്നതുകൊണ്ട് റിട്ടേൺസ് സബ്മിററു ചെയ്യുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള റൂൾ എന്താണോ അത് ഇതിനും ബാധകമാണ്. പേയ്മെൻറു ഓഫ് ടാക്സു വരുന്നത് റിട്ടേൺസ് ഓഫ് ടാക്സ്തുടങ്ങിയ നടപടിച്ചട്ടങ്ങളിലാണ്. ഈ ബില്ലുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞു ധരിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിച്ചതുപോലെ കൂടുതൽ ഫ്രെയിറ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനല്ല. ഇതുവരെ അസസ്സു ചെയ്തിരുന്നത് ഓപ്പറേറേഴ്സിന്റെ പേരിലാണെന്നാണ് ഈ നിയമത്തിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നത്. വാസ്തവത്തിൽ ഈ നിയമത്തിന്റെ ഉദ്ദേശം ലെവി അസസ്സു ചെയ്യുകയെന്നുള്ളതാണ്. ഈ ആക്ടിലുള്ള മൂന്നാം വകുപ്പിൽ വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 'on and from the date of commencement of this Act there shall be levied and paid to the Government a tax on all passengers, luggage and goods ഇതിന്റെ മേലിലാണ് ഹൈക്കോടതി നിഗമനത്തിലെത്തിയിട്ടുള്ളത്. ടാക്സു ചുമത്തുന്നത് പാസഞ്ചറുടെ പേരിൽത്തന്നെയാണ്. നേരെമറിച്ച് ഓപ്പറേറേഴ്സിന്റെ വാദം അതായിരുന്നില്ല. അത് അവരിൽനിന്ന് ഈടാക്കുന്നു എന്നുള്ളതായിരുന്നു അവരുടെ വാദം. ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽത്തന്നെ ടാക്സ് ചുമത്തിയിട്ടുള്ളത് പാസഞ്ചറുടെ പേരിലാണ്. ഈ ബില്ലിന്റെ സ്കീം, പാസഞ്ചർ ഓപ്പറേറർക്കു കൊടുക്കണമെന്നും ഓപ്പറേറർ സർക്കാരിലേക്ക്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അടയ്ക്കണമെന്നും വളരെ വിശദമാക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ അമൻറുമെൻറു പാസാക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഒരിക്കലും തന്നെ പാസഞ്ചറുടെ പേരിൽ ഒരു പുതിയ ഭാരം കയറ്റിവയ്ക്കുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ഓപ്പറേറേഴ്സ് ഇപ്പോഴും ഈടാക്കുന്ന ഫ്രെയിറ്റ് ചാർജിലോ വാടകയിലോ ഈ നികുതികൂടി കുറച്ചിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്നുള്ളതു വേറെ പ്രശ്നം. ഇവിടെ പാസഞ്ചറിൽ നിന്നു കൺസൈൻമെൻറിനൊ ഫ്രെയിറ്റ് ചാർജോ വാങ്ങുമ്പോൾ അതിനു ടാക്സ്കൂടി ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കണമെന്നാണ് മൂലനിയമം അനുശാസിക്കുന്നത്. അത് പാസഞ്ചർ ഓപ്പറേറർക്കു കൊടുക്കുമെന്നും ഓപ്പറേറർതിരിച്ചു സർക്കാരിലേക്ക് അടയ്ക്കണമെന്നും വളരെ വ്യക്തമായി ഇതിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നു എന്നു മാത്രമേയുള്ളു. അതല്ലാതെ ഒരു പുതിയ ഭാരം എന്തുതന്നെയായാലും പാസഞ്ചറുടെതലയിൽ ഈ നിയമത്തിൽക്കൂടി കെട്ടിവയ്ക്കുന്നില്ല. ഇതാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. ഇതിനുദാഹരണമാണ് ശ്രീ. വാര്യർ ചോദിച്ച ചോദ്യം. 3—ാം വകുപ്പിൻെറ പ്രൊവൈസോയിൽത്തന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഒരു ദിവസം 80 കിലോമീറ്ററിൽക്കവിയാത്തപക്ഷം provided further that no tax shall be levied on any passenger, luggage or goods carried in a stage carriage, if the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day, does not exceed eighty kilometres. അപ്പോഴും ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽത്തന്നെ ഒരു ദിവസം 80 കിലോമീറ്ററിൽ അധികം പോകാത്ത കാലത്തോളം പാസഞ്ചറുടെ പേരിലോ അല്ലെങ്കിൽ ഗുഡ്സിൻെറ ഇനത്തിലോ നികുതി ചുമത്താൻപാടില്ലെന്നുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അപ്പോഴും ഈ ബില്ലിൻെറ സ്കീംതന്നെ പാസഞ്ചറുടെയും ഗുഡ്സിൻെറയുംപേരിൽ നികുതി ചുമത്താൻ ഉള്ള അവകാശം കൊടുക്കലാണ്. പക്ഷേ ഇതുവരെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് കൺസൈൻമെൻറിനോ അല്ലെങ്കിൽ പാസഞ്ചറുടെ നേരെയോ ചുമത്തുന്നു എന്നു നിയമത്തിൽ പറയുന്ന നികുതികൂടി ഓപ്പറേറർ വാങ്ങുക. അങ്ങനെ ഓപ്പറേറേഴ്സിൻെറ പേരിൽ കൺസൈൻമെൻറു പാസ്സാക്കുകയാണ്. ആ കൺസൈൻമെൻറു ശരിയല്ലെന്നായിരുന്നു ഹൈക്കോടതിയിലുള്ള കേസ്. ആ കേസിലാണ് ഹൈക്കോടതി ഇങ്ങനെ നികുതി ചുമത്തുന്നത് നിയമവിരുദ്ധമല്ലെന്നും അതു കൂടുതൽ വിശദമാക്കണമെന്നും ഒരു നിവേദനം സമർപ്പിച്ചത്. അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആണ് ഇവിടെ ഈ നിയമം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോഴും ബഹുമാനപ്പെട്ട വാര്യർ വീണ്ടും വീണ്ടും പറഞ്ഞത് ഈ പുതിയ നിയമമനുസരിച്ചുള്ള നടപടി നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നാണ്. എന്താണ് പുതിയ നടപടി? യാത്രക്കാരൻ അതു ഓപ്പറേറർക്കു കൊടുക്കണമെന്നും ഓപ്പറേറർ സർക്കാരിലേക്ക് അടയ്ക്കണമെന്നും. ഗവൺമെൻറിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇപ്പോഴും പണംതരേണ്ടത് ഓപ്പറേറർതന്നെയാണ്. ഇപ്പോഴും ഓപ്പറേറർ ഗവൺമെൻറിനു കൊടുക്കേണ്ട നികുതി ഈടാക്കണമെന്നുള്ളതിനെസംബന്ധിച്ച് മൂലനിയമത്തിൽത്തന്നെ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള റൂളുകളിൽ വ്യക്തമായിപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എങ്ങനെ റിട്ടേൺസ് സബ്മിറ്റു ചെയ്യണം. എങ്ങനെ compound ചെയ്യണം. compound ചെയ്യുന്നതു ചെയ്യാതെതന്നെ ഏതു നിലയിൽ പണം ഈടാക്കണം? പണം ഈടാക്കുന്നതിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അരിയേഴ്സ് ഓഫ് ടാക്സ് എങ്ങനെ കണക്കാക്കണം? ഇതെല്ലാം മൂലനിയമത്തിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള വകുപ്പുകളിൽ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ഇപ്പോഴും റൂളുകളുടെ ആവശ്യമില്ലെന്നുതന്നെ ഇത് ഒരു ഓർഡിനൻസായാലും നടപ്പിൽവരുത്താൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. അതു നടപ്പിലാക്കുമോ ഇല്ലയോ എന്നതിനെസംബന്ധിച്ചല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് മൂലനിയമത്തിൽവരുത്തിയിട്ടുള്ള ഈ ഭേഗതികളനുസരിച്ച് വളരെയധികം റൂംസ് വേണ്ടതല്ലെന്ന അഭിപ്രായമാണെനിക്കുള്ളത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ വ്യക്തമായി വീണ്ടും വീണ്ടും ആവർത്തിച്ചു പറയുന്നത് ഈ പുതിയ അമെൻറിംഗ് ബില്ലിലെ 1-ാം ക്ളാസിൽ 2—ാം സബ്ക്ളാസിൽ പറഞ്ഞപ്രകാരം സമ്മതിക്കാതെ അഞ്ചും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആറും ജനുവരി 5—ാം തീയതിമുതൽ നടപ്പിൽവരുമെന്നുപറഞ്ഞതുകൊണ്ട് 5—ം 6—ം ക്ളാസനുസരിച്ച് റിട്ടേൺസ് സബ്മിറ്റു ചെയ്യുന്നതിന് എന്തെല്ലാം റൂളുകളും ഉണ്ടെങ്കിലും ആ റൂൾസ് ഇതിനു ബാധകമാക്കുന്നതാണെന്ന്. സർ, ഓർഡിനൻസിനെസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചില മെംബർമാർ എന്തൊക്കെയോപറഞ്ഞു. ഓർഡിനൻസ് ആവശ്യമാണെന്നു തോന്നുമ്പോൾ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ആർക്കാണ് ഉപദ്രവം? ഈ ഓർഡിനൻസ് നടപ്പിൽവരികയാണെങ്കിൽപ്പോലും ഓപ്പറേറേഴ്സ് അല്ലെങ്കിൽ fleet owners സർക്കാരിലേക്കു പണം കൊടുക്കുന്ന പ്രശ്നമേയില്ല. നേരെമറിച്ച് ബസ്യാത്രക്കാരനെ ബാധിക്കുന്നില്ല. അപ്പോൾ സർക്കാരിലേക്കു വരേണ്ട ഒന്നരക്കോടിരൂപ ഈടാക്കാനായി ഇതുപോലെയുള്ള ഓർഡിനൻസ് പാസ്സാക്കിയാൽ അതിനെ ആരും ചോദ്യംചെയ്യേണ്ടതോവശ്യമില്ലെന്നാണ് എന്റെ വിനീതമായ അഭിപ്രായം. മറെറാരുകാര്യം എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുള്ളത്.....

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ, ഒരു ചോദ്യം.....

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ഞാൻ പറഞ്ഞതിനുശേഷം.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ,.....ഓർഡിനൻസ്മൂലം ഇങ്ങനെ പ്രഖ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ ഈ തുക ലാപ്സായിപ്പോകുമെന്നാണോ വിചാരം?

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ലാപ്സാകുകയില്ലെങ്കിൽപ്പോലും ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവന്നത് തെറാണെന്നാണോ അഭിപ്രായം? ഏതായാലും അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വാദപ്രതിവാദത്തിലേക്കു ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത് കമ്മിറിക്ക് ഒരു നിർദ്ദേശംകൊടുക്കണമെന്നാണ്. ഏതെല്ലാം വകുപ്പുകൾ ഭേഗതിചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ ആ വകുപ്പുകളെല്ലാം ഒറിജിനൽ ആക്ടിൽനിന്ന് Extract ചെയ്യണം. ഉദാഹരണമായി അഞ്ചും ആറും സെക്ഷനുകളുടെ വാലിഡിറി 5—ാം തീയതി മുതൽ തുടങ്ങുന്നതാണെന്നു ക്ളാസ് 1 സബ്ക്ളാസ് (2) ൽ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ Sections 5, 6 ഇവ എന്താണെന്നുള്ളതു ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടില്ല. Sections 5 and 6 are with regard to the submission of returns provided in the original Act. എനിക്കു ഒന്നുകൂടി നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത് ഈ കൺസഷൻ ഓഫ് ടാക്സിൽ ഒരു ചെറിയ അമെൻറുമെൻറുകൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വരുത്തണമെന്നാണ്. ഇതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വരുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന അമെൻറുമെൻറ് അനുസരിച്ചു assessable on him എന്നുള്ളതു മാറിക്കൊണ്ട് payable by him under....എന്നു ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. അതു വരുത്തുകയാണെങ്കിൽ ഒരു ഓവർലാപ്പിംഗ് ആയിരിക്കും. ആ വകുപ്പുകൾ നീക്കം ചെയ്യണമെന്ന കാര്യം ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഏതായാലും ഈ ബിൽ നടപ്പിൽ വന്നാൽ യാത്രക്കാർക്ക് അനാവശ്യമായോ അമിതമായോ ഉള്ള ഭാരം സഹിക്കുന്ന പരിത:സ്ഥിതി ഉണ്ടാകുകയില്ലെന്നതാണു വസ്തുത. ഈ ബിൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ പാസ്സാക്കുന്നതു നല്ലതായിരിക്കുമെന്ന അഭിപ്രായത്തോടു യോജിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. കെ. എ. ഹമീദ്: സർ, ഈ ബിൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ ധൃതിപിടിച്ചു പാസ്സാക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായത്തോട് എനിക്കു യോജിപ്പില്ല. ശ്രീമാൻ അഹമ്മദ് ഇവിടെ സംസാരിച്ച കാര്യങ്ങളൊക്കെ വളരെ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയായിരുന്നു ഞാൻ. എങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാദഗതികളോട് യോജിക്കാൻസാധിക്കുന്നില്ലെന്നു പറയേണ്ട

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വന്നതിൽ എനിക്കു ഖേദമുണ്ട്. ഈ ബില്ലിന്റെ ഫലമായി ഗുണം കിട്ടുന്നത് ആർക്കാണ്, ദോഷമുണ്ടാകുന്നതാർക്കാണ് എന്നൊക്കെ പരിശോധിച്ചാൽ ഗുണം കിട്ടുന്നത് ഏതാനും ബസ്സുടമകൾക്കും ദോഷമുണ്ടാകുന്നത് ബസ് യാത്രക്കാർക്കും ആണെന്നുള്ളത് വളരെ വ്യക്തമാണ്. സർ, ഈ ബില്ലിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് 'the tax levied under sub-section (1) shall be paid by the passengers or the consignors of the goods, as the case may be' എന്നാണ് മുമ്പത്തെ നിയമപ്രകാരം ബസ്സുടമകൾ ഒരു തുക പാസഞ്ചേഴ്സ് കപ്പാസിറ്റിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ചില കണക്കുകൂട്ടലുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു നികുതിയായി ഗവൺമെന്റിലേക്ക് അടയ്ക്കേണ്ടിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ആ സ്ഥിതിക്കു മാറ്റം വരുത്തിയിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: ഹമീദ് തെറ്റിദ്ധരിച്ചതുകൊണ്ടാണിങ്ങനെ പറയുന്നത്. ബില്ലിന്റെ അഞ്ചാമത്തെ പേജിൽ ഏക്സ്ട്രാക്ട് വായിച്ചു നോക്കിയാൽ ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞതു ശരിയല്ലെന്നു കാണാൻകഴിയും. ഓപ്പറേറേഴ്സ് അല്ല. ഓപ്പറേറേഴ്സ് ഒറിജനൽ ആക്ടിന്റെ സ്കീമിലും പോർട്ടേഴ്സിന്റെ ആനുകൂല്യം കൂടി പേ ചെയ്യുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. എ. ഹമീദ്: അങ്ങനെ പേ ചെയ്തുവരുന്നു എന്നുള്ളതിന്റെ പേരിലാണല്ലോ ഓപ്പറേറേഴ്സ് റിട്ട് കൊടുത്തതും കോടതി വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചതും. ഏതായാലും ഈ നികുതിഭാരം ജനങ്ങൾ പേറാൻ അനുവദിക്കരുത്. ഭാരം ബസ്സുടമകളിൽ ഒതുക്കി നിറുത്തണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. വർത്തമാനപ്പത്രങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുള്ള വാർത്തകളനുസരിച്ച് മലബാറിലെ ബസ്സുടമകൾ 10% ബസ്ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് ശ്രീമാൻ വാര്യരുടെ പ്രസംഗത്തിൽ പറയുകയുണ്ടായി, അദ്ദേഹം തന്നെ പ്രസിഡന്റായിട്ടുള്ള ഒരു മോട്ടോർകോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റി ഏതാണ്ട് രണ്ടുലക്ഷത്തോളം രൂപാ ഒരുവർഷത്തിൽ അറ്റാദായം ഉണ്ടാക്കുന്നു എന്ന്. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്കു അതു സാധിക്കുമെങ്കിൽ സ്വകാര്യമേഖലയിലുള്ള ബസ്സുടമകൾക്ക് അതിൽക്കൂടുതൽ ഉണ്ടാക്കാൻകഴിയും. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ഈ ഭാരം ബസുടമകളിൽ ചുമത്താവുന്നതേയുള്ളൂ. യാത്രക്കാരിൽ ചുമത്തരുത്. സർ, ബസ് എന്നുപറയുന്നത് സാധാരണക്കാരന്റെ വാഹനമാണ്. ഈ രീതിയിലുള്ള വർദ്ധനവിന്റെ ഭാരം സാധാരണക്കാരനു ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുത്താൽ പ്രക്ഷോഭകരമായ ഒരു അന്തരീക്ഷം ഉണ്ടാകാൻ ഇടയുണ്ട്. ഈ നിയമം ഇത്ര ധൃതിപിടിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി ഇപ്പോഴത്തന്നെ അസ്വസ്ഥമായ അന്തരീക്ഷം കൂടുതൽ വഷളാകും. ബഹുമാനപ്പെട്ട ആഭ്യന്തരമന്ത്രിക്ക് കൂടുതൽ തലവേദനയുണ്ടാക്കുന്നസാഹചര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ടുമന്ത്രി സൃഷ്ടിക്കരുതേ എന്നു ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: സർ, ഈ ബിൽ സെലക്ട്കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കേണ്ടയാവശ്യമില്ല, ഇന്നുതന്നെ പാസ്സാക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ആവശ്യം. ഈ ബില്ലിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇതു ഡ്രോപ്പു ചെയ്യണമെന്നും അതിന്റെ സ്കീം സാമാന്യജനങ്ങൾക്ക് വളരെയധികം ദോഷമുണ്ടാക്കുന്നതാണെന്നും ഉള്ള അഭിപ്രായം പ്രതിപക്ഷബഞ്ചുകളിൽനിന്ന് മുഴങ്ങിക്കേൾക്കുകയുണ്ടായി. ബഹുമാനപ്പെട്ട വാര്യർ പറയുകയുണ്ടായി ഇതു പാസ്സാക്കാതെ ഉടനേ ഡ്രോപ്പുചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന്. സർ, 5-2-'68 ലാണ് ഹൈക്കോടതി ഈ നിയമത്തിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വരുത്തണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നത്. വാസ്തവത്തിൽ പഴയ ഗവൺമെൻറ് തന്നെ ഹൈക്കോടതി ജഡ്ജ്മെൻറിനുശേഷം എത്രയുംവേഗം അതനുസരിച്ചുള്ള ഡയറക്ഷനോടുകൂടി ഒരു അമെൻറുമെൻറ് കൊണ്ടുവരേണ്ടതായിരുന്നു. പഴയ ഗവൺമെൻറ് അതുചെയ്തില്ല. ശ്രീമതി ഗൗരിയമ്മ ഇപ്പോഴും ചോദിച്ചു ബില്ല് പാസാക്കിയില്ലെങ്കിൽ തുക ലാപ്സായിപ്പോകുമോ എന്ന്. അന്നത്തെ റവന്യൂമന്ത്രിയായ ഗൗരിയമ്മയോട്, ഇതു പറഞ്ഞതിൽ എനിക്കു സഹതാപമുണ്ട്. ഗവൺമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അപ്പപ്പോഴുള്ള ടാക്സ് ഈടാക്കുന്നത് ഗവൺമെൻറിൻെറ കർത്തവ്യമാണ്. ആ കുടിശ്ശിക കൊടുക്കാതെ ബസ്സുടമകൾ ഒഴിഞ്ഞുമാറുന്ന പ്രവണത അവസാനിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ഗവൺമെൻറ് ഒരുകാലത്തും ബസ്സുടമയുടെ കൂടെനിന്നുകൊണ്ട് ടാക്സിൽനിന്ന് ഒഴിഞ്ഞുമാറാനുള്ള അവസരം കൊടുക്കരുതെന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെൻറിൻെറ നയം. വളരെ മുൻപുതന്നെ പാസ്സാക്കേണ്ട നിയമം പാസ്സാക്കാതിരുന്നതുകൊണ്ട്, ധാരാളം ഉറുപ്പിക ഗവൺമെൻറിലേക്ക് വസൂലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു ഓർഡിനൻസിൽക്കൂടി ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതിന് ഞാൻ ഗവൺമെൻറിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ശ്രീമാൻ വാര്യരുടെയും ശ്രീമതി ഗൗരിയമ്മയുടെയും ശ്രദ്ധ ശ്രീമാൻ ഇ. കെ. ഇമ്പിച്ചിബാവ അവതരിപ്പിച്ച ബില്ലിലേക്ക് ഞാൻ ക്ഷണിക്കുകയാണ്. The Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1969. ആ ബിൽ പബ്ലിഷ് ചെയ്തതാണ് ഇമ്പിച്ചിബാവയാണ്. അതിൽ മൂന്നാം വകുപ്പിൽ വരുത്തേണ്ടതായ മാറ്റം പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്: The tax levied under sub-section (1) shall be paid by the passengers or the consignors of the goods, as the case may be to the operators along with the fares or freights payable to the operators of the stage carriages or the goods vehicles. ശ്രീമാൻ ഇമ്പിച്ചിബാവ.....

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ഒരു ചോദ്യം. ഞാൻ സംസാരിച്ചപ്പോഴും പറഞ്ഞത് അതാണ്. ആരു പബ്ലിഷ് ചെയ്തു ആരു ഡ്രാഫ്റ്റ്ചെയ്തു എന്നുള്ളതല്ല പ്രശ്നം. ഈ ബിൽ ഈ രീതിയിൽ പാസ്സായാൽ അതുകൊണ്ടുള്ള ദോഷം യാത്രക്കാർക്കല്ലേ?

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: ഈ ഗവൺമെൻറ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഈ രാജ്യത്ത് ബസ്സുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയും സാമാന്യജനങ്ങൾക്ക് ക്ലേശം ഉണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിലും ഒരു ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നു എന്നുള്ള ഒരു ധാരണ പരത്താൻ ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടാണ് മാർക്സിസ്റ്റുപാർട്ടിയുടെ ബഞ്ചുകളിൽ നിന്നു പ്രസംഗം ആരംഭിച്ചത്. ഞാൻ പറയുന്നത് ശ്രീമാൻ ഇമ്പിച്ചിബാവ കൊണ്ടുവന്ന അതേ ബില്ല് ഒരൊറ്റഅക്ഷരം മാറ്റാതെ ആ വകുപ്പുകളും അതേപടി കൊണ്ടുവരിക്കുകയാണ്. ഒരുപക്ഷേ തീരുമാനം ചെയ്യാത്ത ഒന്ന് ചെയ്തു എന്നുള്ള നിലയിൽ ചിന്തിക്കാൻവയ്യ. അതുകൊണ്ട് ശ്രീമാൻ വാര്യർക്ക് യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട. ബില്ലിൻെറ സ്കീംതന്നെ.....

ശ്രീ. എം. കെ. എ. ഹമീദ്: ജോർജ്ജോ ഇമ്പിച്ചിബാവയോ കൊണ്ടുവന്നു എന്നുള്ളതല്ല പ്രശ്നം. ഈ ബിൽ ജനങ്ങളെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: പഴയ നിയമത്തിൻെറ പ്രീയാമ്പിളിൽ

11 A.M. The tax levied under sub-section shall be paid by the passengers or the consignors of the goods, as the case may be, to the operators along with the fares or freights payable to the operators of the stage carriages or the goods vehicles എന്നുണ്ടായിരുന്നത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുപോലെതന്നെ പറയുന്നുണ്ട്, അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച്, പലരും ധരിച്ചതാണ്, പഴയ നിയമത്തിൽത്തന്നെ നികുതി പാസഞ്ചേഴ്സിൽനിന്നും ഗുഡ്സിന്റെ മേൽ ടാക്സ് ഈടാക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. നിയമം അങ്ങനെ ആയിരുന്നു. പക്ഷേ വേണ്ട രീതിയിൽ ആരംഭിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആവശ്യമായിട്ടുള്ള വ്യക്തമായ ചില.....

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: മറ്റു വ്യവസ്ഥകളെപ്പറ്റിയുള്ളതൊക്കെ ഇരിക്കട്ടെ. ഈ ബിൽ നിയമമായി നടപ്പിലായാൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന ബസ് ഫെയറിന്റെ പത്തു ശതമാനം പാസഞ്ചേഴ്സ് ടാക്സായി യാത്രക്കാരിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്നതിന് ബസ്സ് ഓണർമാർക്ക് അധികാരം കിട്ടുകയില്ലെ?

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: എനിക്ക് അതേക്കുറിച്ച് പറയുവാനുള്ളത്, ഗവൺമെന്റിന് ആവശ്യമുണ്ടെങ്കിൽ ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കാം. ആവശ്യമില്ലെങ്കിൽ വേണ്ട. എന്നാൽ ബില്ലിന്റെ ക്ലാസിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് 10 ശതമാനമെന്നാണ്. 10 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ വരാൻ പാടില്ലെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥയുണ്ടെന്നേയുള്ളൂ. ഈ നിയമം പാസ്സാക്കണമെന്നു നിർബന്ധമുണ്ടെങ്കിൽ.....

ശ്രീ. സി. ബി ചന്ദ്രശേഖരാവാര്യർ: എന്റെ ചോദ്യം അതല്ല. ഇപ്പോഴത്തെ സെക്ഷൻ 3 വന്നു കഴിയുമ്പോഴത്തെ ബസ്ഫെയറിന്റെ 10 ശതമാനം പാസഞ്ചേഴ്സ് ടാക്സായി പാസഞ്ചേഴ്സിൽ നിന്നും ഈടാക്കാൻ ബസ് ഓണർമാർക്ക് അധികാരം കിട്ടുകയില്ലേ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: അധികാരം ഉണ്ട്. അതിന്റെ അർത്ഥം ഓരോ ബസ്സുടമയും നിലവിലിരിക്കുന്ന ബസ് ഫെയറിന്റെ പത്തു ശതമാനം കൂട്ടിവച്ച് പിരിക്കണമെന്നുള്ളതല്ല. ഇന്ന് എഴുതുന്ന നിരക്കുകം അനുസരിച്ചുള്ള ടോട്ടൽ കളക്ഷൻ 10 ശതമാനം.....

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: ടാക്സ് ആണ്. ബസ് ഫെയർ അല്ല.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: ഞാൻ പറയട്ടെ, അതിനിടയിൽ പ്രസംഗിക്കുവാൻ വന്നിരിക്കുകയാണോ? ഈ നിയമം അന്നുതന്നെ പാസ്സാക്കേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഇങ്ങനെ വിശദീകരിക്കുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഇങ്ങനെ പറയുന്ന ശ്രീമതി ഗൗരിയമ്മയ്ക്കും ബസ് ഉടമസ്ഥൻമാരിൽ നിന്നും പിരിച്ചു കിട്ടുവാനുള്ള ഒന്നരക്കോടി രൂപ പിരിച്ചെടുക്കേണ്ട എന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഈ ബില്ലിനെ എതിർക്കുക. ഈ ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗൗരവമായി അടയ്ക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്ന നികുതിയിൽനിന്നും ഒഴിഞ്ഞുമാറുന്ന ബസ് ഉടമകളെ നിയമവിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അവർ കൊടുക്കാതിരിക്കുന്ന ഒന്നരക്കോടി രൂപ പിരിച്ചെടുക്കാൻവേണ്ടി ഈ നിയമം സെലക്ട്കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കാതെ പാസ്സാക്കണമെന്നാണ് എനിക്കു പറയുവാനുള്ളത്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ഈ പിരിച്ചെടുക്കേണ്ടതുക ഈ നിയമംകൊണ്ട് കളക്ടു ചെയ്യാൻ അധികാരമില്ലാത്ത കാലത്ത് ഉള്ളതാണ്. അതുപിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണോ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറയുന്നത്?

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: ഈ നിയമം പാസ്സാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഗവൺമെന്റിനു വളരെ വ്യക്തമായി അതു പിരിച്ചെടുക്കുവാൻ കഴിയും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. ബി. സി. യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇതിന്റെ ചേതോവികാരം എന്താണെന്ന് എനിക്കറിയാം. അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽത്തന്നെ പറയുന്നു സാധനവില വർദ്ധിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് ബസ്സുടമകൾക്ക് നഷ്ടം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്ന്. ഏതായാലും ബസ്സുടമകൾക്കുവേണ്ടി ഒരു പ്രസംഗം അദ്ദേഹത്തിൽ നിന്നും കേൾക്കാൻ ഇടയായതിൽ എനിക്കു സഹതാപമുണ്ട്. പ്രതിപക്ഷം ഈ രീതിയിൽ വീക്ഷിക്കരുത്. ബസ് ഓണർമാരിൽ നിന്നും കിട്ടേണ്ട തുക പിരിക്കുന്നതിന് ഈ നിയമം എത്രയും വേഗം നടപ്പിലാക്കേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: ഈ ബില്ല് ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുവാൻ ഇടയായ കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് എനിക്ക് ഒന്നും തന്നെ പറയുവാനില്ല. ഹൈക്കോടതിവിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. പക്ഷേ ഹൈക്കോർട്ടിന്റെ വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു നിയമം ഈ സഭയുടെ മുമ്പാകെ വരുന്നതിനുമുമ്പായി ഒരു ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിക്കേണ്ടതായ കാര്യമുണ്ടോ എന്നതാണ് പ്രശ്നം. സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വളരെ ഗൗരവപൂർവ്വം പറയേണ്ടതായിട്ടാണ് ഇരിക്കുന്നത്, ഇത്തരത്തിലുള്ള നിയമമൊക്കെ ഓർഡിനൻസ് രൂപത്തിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ടോയെന്ന്. ഇത് 1970—ലെ ഒന്നാമത്തെ ഓർഡിനൻസ് ആണ്. ജനുവരി ഒമ്പതാം തീയതി നിയമസഭ കൂടാനിരുന്നതാണ്. ജനുവരിയിൽ ഒന്നാമത്തെ ഓർഡിനൻസ് ആയിട്ട് ജനുവരിമാസത്തിൽ പുറപ്പെടുവിക്കുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഈ ഗവൺമെന്റിനെക്കുറിച്ച് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഉള്ള മതിപ്പു നഷ്ടപ്പെടുമെന്നു മനസ്സിലാക്കാം. ന്യായമായ നിലയിൽ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്ന പ്രതീക്ഷയുള്ളവർക്ക് മറ്റു മാർഗ്ഗത്തിൽക്കൂടി ചലിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നു എന്ന തോന്നൽ ഉണ്ടാകാൻ ഉള്ള ഇത്തരം നീക്കങ്ങൾ ഉണ്ടാകരുതെന്നു ഞാൻ സസ്നേഹപൂർവ്വം അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഇത്രമാത്രമേ ഞാൻ അതേക്കുറിച്ച് പറയുന്നുള്ളൂ.

ഈ നിയമം പാസ്സായിക്കഴിഞ്ഞാൽ ബസ്സുടമസ്ഥർ സ്വാഭാവികമായും ടാക്സിന്റെ പേരിൽ കൂടുതൽ സംഖ്യ പിരിക്കാൻ ശ്രമിക്കും എന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അവർക്ക് അതിന് അധികാരം നൽകുന്നതാണ് ഈ വകുപ്പ് എന്നുള്ളതും ശരിയാണ്. അതേ അവസരത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് അതു തടയുന്നതിനുള്ള അധികാരവും ഉണ്ട്. ഈ നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനു മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന മൂലനിയമത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപോലെ സെക്ഷൻ 3 വ്യക്തമാക്കുന്നത് പിരിച്ചെടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. പിരിച്ചെടുക്കുക എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എല്ലാം ഒന്നുകൂടി വിശദമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ നിയമം ഭേദഗതിചെയ്യണമെന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈ ഭേദഗതി നിയമം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ ഭേദഗതി നിയമംകൊണ്ട് ബസ്സ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കരുതെന്നു ഞാൻ തറപ്പിച്ചു പറയുകയാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിനു ചെയ്യേണ്ട.....

ശ്രീ. സി. കണ്ണൻ: ഈ ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചതിനുശേഷം ഈ കഴിഞ്ഞ 23-1-70 മുതൽ മലബാർ ഭാഗത്ത് പത്തു പൈസയ്ക്ക് ഒരു പൈസയും പതിനഞ്ചു പൈസക്ക് 2 പൈസയും 25 പൈസയ്ക്ക് മൂന്നു പൈസയും എന്നുള്ള തോതിൽ ബസ്സ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചുവെന്നുള്ളത് ഒരു സത്യമാണ്.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: അവർ ചെയ്യുമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞില്ലെ? ഏതെങ്കിലും ഒരു തുണ്ടു കിട്ടിയാൽ ഈ രാജ്യത്തെ വ്യവസായികളായ മുതലാളി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാകരുല്ലാം ശരി ആ സന്ദർഭം പറയാതിരിക്കാറില്ല. വിൽപ്പന നികുതിയുടെ ഒരു ശതമാനം കൂട്ടിയാൽ വിലയുടെ നാലും അഞ്ചും ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാറുണ്ട്. പിന്നെ ഒരു ശതമാനമാണ് ടാക്സ് എന്നുള്ളത് ടിക്കറ്റ് എഴുതിക്കൊടുക്കുന്ന അവസരത്തിൽ യാത്രചെയ്യുന്നവർ ശതമാനംകണക്കാക്കിയല്ല പൈസ കൊടുക്കുന്നത്. പത്തുപൈസ വാങ്ങേണ്ടതിന് 15 പൈസ ഈടാക്കും. അതൊക്കെ ഉണ്ടാകാതിരിക്കുന്നതിനു വളരെ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഈ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നത് ഗവൺമെൻറിന് മോട്ടോർ വ്യവസായികളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കാനുള്ള സംഖ്യ ഈടാക്കാൻ സാധിക്കാതെ ഇരിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടാകുന്നത് തീർച്ചയായും ഇടാക്കുന്നതിനു നിയമപ്രകാരം അധികാരം ഗവൺമെൻറിന് ഉണ്ടാകണം. മുൻ കാലങ്ങളിൽ പിരിച്ച സംഖ്യ തിരിച്ച് കൊടുക്കുവാൻ പറഞ്ഞ് അവർ സ്യൂട്ടു ഫയൽ ചെയ്താൽ കഴിഞ്ഞകാലത്ത് പിരിച്ചെടുത്തതുവരെ തിരിച്ചുകൊടുക്കേണ്ടതായി വരും. അതു വരാതെ ഈ ഗവൺമെൻറ് പരിഗണിക്കണം. ഭേദഗതികൊണ്ടുവന്ന അവസരത്തിൽ എൻറെ സ്നേഹിതൻ ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യരും വലതു ഭാഗത്ത് ഇരിക്കുന്ന ആളുകളും ഇതിനെ എതിർക്കുന്നതു കാണുമ്പോൾ അല്പം പുഞ്ചിരി വരുകയാണ്. ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനു മുമ്പായിട്ട് ഇന്നത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടു മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ഇമ്പിച്ചിബാവ എയറോ ഡ്രാമിൽ വച്ചു പത്രക്കാരോട് പറഞ്ഞു 'ചിലപ്പോൾ ചില ധീരമായ നടപടികൾ നമുക്ക് എടുക്കേണ്ടതായി വരും, എന്ന്. എന്താണ് ധീരമായ നടപടി? അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതു, മോട്ടോർ വ്യവസായത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ തരണം ചെയ്യാൻ വളരെയേറെ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതാണെന്നാണ്. അതിനു മറുപടിയായി അടുത്ത ദിവസം തന്നെ ഞാൻ ഒരു പ്രസ്താവനയിറക്കി. ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് ആവശ്യമാണ് അതൊരു ധീരമായ നടപടിയാണെന്ന് അവകാശപ്പെട്ട ആളുകൾ ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്ന ആശയത്തോടുകൂടി ഇതിനെ എതിർക്കുന്നത് ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് അന്നും ഇന്നും നിങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ശരിയാണെന്ന് അഭിപ്രായം ഉണ്ട്. ഈ ബില്ല് പാസ്സാക്കുന്നതിനുമുമ്പുപോലും ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചതായി കണ്ണൂർ മെമ്പർ ശ്രീ. കണ്ണൻ ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ആ കാര്യം ഗവൺമെൻറ് പരിശോധിക്കണം. അങ്ങനെ ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇന്നുള്ള പത്തു ശതമാനം ഈടാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഇതു ഉൾപ്പെടെ ഉള്ളതാണെന്ന് ഗവൺമെൻറ് അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ആ റേറ് വ്യത്യാസം ചെയ്തുകൊണ്ട് എന്നുള്ള നിലയിൽ പത്തു ശതമാനമാക്കണം. ഇന്നുള്ള റേറിൽ യാതൊരു നിലയിലും കൂട്ടാത്ത ഒരു സന്ദർഭം ഉണ്ടാക്കേണ്ടതാണ്. സാധനങ്ങളുടെ വിലയെല്ലാം വർദ്ധിച്ചു, മറ്റു പല വാദഗതികളും മോട്ടോർ വ്യവസായികളിൽ ഉള്ള കണക്കു പരിശോധിച്ചാൽ ശരിയല്ലെന്നു കാണാൻ കഴിയും. കേരളാ ട്രാൻസ്പോർട്ടു കോർപ്പറേഷനിൽ നഷ്ടം വരാനുള്ള കാരണമെന്താണ്എന്ന് ഈ സഭയിലുള്ള ആളുകൾക്കും ഈ സംസ്ഥാനത്തിലെ എല്ലാ ആളുകൾക്കും അറിയാം. ശ്രീ. ഇമ്പിച്ചിബാവ ഭരണം നടത്തിയ കാലത്ത് ഉണ്ടായിരുന്ന പല ചെയ്തികളും പരിശോധിച്ചാൽ കാണാം വളരെയൊക്കെ ദുർവിനിയോഗം കൊണ്ടാണ് ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ വളരെയൊക്കെ നഷ്ടം സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളത്എന്ന്.

പബ്ലിക്ക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റിയിടെ റിപ്പോർട്ട് സഭയിൽ വച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിലും ചില നിർദ്ദേശങ്ങളും കാണുന്നുണ്ട്. ഏതായാലും റേറ് വർദ്ധിപ്പിക്കാതെ ഈ സംഖ്യ ഈടാക്കണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ എന്നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം യാതൊരു അഭിപ്രായവ്യത്യാസവും ഇല്ല. ഈടാക്കു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിക്കണമെന്നു പറയുകയാണ്. യാതൊരു കാരണവശാലും ഇന്നത്തെ റേറ്റ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഇടയാകരുത്. ഈ തരത്തിലുള്ള സമീപനം മറ്റു കാരണങ്ങളിൽ ചിലപ്പോൾ ഭാവിയിൽ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കേൾക്കേണ്ടതായ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാതിരിക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കണം. ഇത്തരം ഓർഡിനൻസ് ഈ സഭ അംഗീകരിക്കുമല്ലോ? നല്ല കാര്യങ്ങൾ, ഈ സംസ്ഥാനത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ചെയ്യുന്ന നല്ല കാര്യങ്ങൾ, ആര് എതിർത്താലും ഈ സഭ അംഗീകരിക്കും. അങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളഞ്ഞവഴി സ്വീകരിക്കാതെ നേരായ മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കണമെന്നു മാത്രമേ ഈ അവസരത്തിൽ പറയുവാനുള്ളൂ. ഈടാക്കേണ്ട ഈ സംഖ്യ ബസ്യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും ഈടാക്കാൻ ഇടയാകരുതെന്നും അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീമതി. കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ, സെലക്ടുകമ്മിറ്റിക്കയക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ബിൽ സെലക്റ്റു കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നു പറയുമ്പോൾ അത് ബസ്സുടമകളെ സഹായിക്കാനാണ്, അവരുടെ കൈയിൽനിന്നു പണം പിരിക്കാതിരിക്കാനാണ്, കുടിശ്ശിക റദ്ദുചെയ്യിക്കാനാണ് എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞാൽ അതുകേട്ടു പേടിച്ച് പിന്നെ കാര്യമൊന്നും പറയുകയില്ല എന്നാണ് ശ്രീമാൻ മാണി വിചാരിക്കുന്നത്. അപ്പുറത്തിരിക്കുന്നവർ ബസ്സുടമകൾക്കുവേണ്ടി വാദിക്കുന്നവരും ബസ്സിന്റെ കുടിശ്ശിക പിരിക്കുന്നതിനെതിരായി കഴിഞ്ഞകാലങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയിരുന്നവരുമായതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ പറയുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ എല്ലാം ശ്രീ. മാണിയുടെ പ്രസംഗത്തിൽ, ഇപ്പുറത്തിരിക്കുന്നവർ കുടിശ്ശിക പിരിക്കാത്തവരും ഒക്കെയാണെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നതാണ്. അതുതന്നെ ഇപ്പോൾ ഒന്നു ആവർത്തിച്ചുനോക്കിയതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ പ്രമേയം പിൻവലിച്ചുകൊണ്ടുപോകുമെന്നു വിചാരിച്ചായിരിക്കും. ശ്രീ. മാണി എപ്പോഴും അങ്ങനെയേ പ്രസംഗിക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: സർ, ശ്രീ. മാണിയുടെ സ്വഭാവം നന്നാകുകയില്ല എന്നുസൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഇവിടെ സംസാരിച്ചു; അതുകൊണ്ട് പറയുയാണ് സ്വഭാവം നന്നാകുകയില്ലെന്നതിനെപ്പറ്റി എനിക്കൊന്നും ഇപ്പോൾ പറയാനില്ല; എങ്കിലും ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കാൻവേണ്ടി ചോദിക്കുകയാണ്, ബസ്സിന്റെ ഓപ്പറേറർ സോഷ്വൻസിയുടെ കാര്യത്തിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ബസ്സു വിൽക്കുകയോ മറ്റോ ചെയ്തു കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ കഴിയാത്ത പരിതഃസ്ഥിതി ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ പണം ഒരു വിനാഴികയ്ക്കുമുൻപുതന്നെ ഈടാക്കുന്നതിനു നിയമം ഉണ്ടാക്കേണ്ടതല്ലേ?

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: ഇൻസോഷ്വൻറാകാതിരിക്കുന്നതിനു വേറെ വല്ല മാർഗ്ഗവും കണ്ടുപിടിക്കണം. പെർമിറ്റ് നൽകുമ്പോൾ അസെറ്റും മറ്റും നോക്കിയോ അല്ലെങ്കിൽ സെക്യൂരിറ്റി വാങ്ങിയോ കൊടുക്കണം. സെയിൽടാക്സ് കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വീട്ടിൽ നിൽക്കുന്ന വേലക്കാരന്റെ പേരിൽ കട നടത്തുന്ന ഏർപ്പാടുണ്ട്. പെർമിറ്റ് കൊടുക്കുമ്പോൾ സോഷ്വൻസിയുണ്ടോയെന്നു നോക്കണം. നേരത്തെ R.R. നടത്തിയാൽ ഇൻസോഷ്വൻസി ഇല്ലാതാകുമോ. ഇൻസോഷ്വൻസി പ്രഖ്യാപനം ടാക്സ് ഇവേഷന്റെ ഭാഗമാണ്. ഇൻസോഷ്വൻറ് ആകുന്നവർക്ക് എന്തിനാണ് പെർമിറ്റ് കൊടുക്കുന്നത്. ആവശ്യമാണെങ്കിൽ പെർമിറ്റ് മാറ്റേണ്ടിവരും. ടാക്സ് കുടിശ്ശികയ്ക്ക് ബസ്സു പിടിച്ചിടാം, ജപ്തിചെയ്യാം, വിൽക്കാം. ഇതെല്ലാം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആകാം. ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവന്നു ചർച്ചചെയ്യാതെ പാസാക്കി ഇൻസോം വെൻസിപരിഹരിക്കാൻ പോകുന്നുപോലും. വെള്ളരിക്കാപ്പട്ടണത്തിലെ കഥയാണ്. ഇവിടെ പലരും, ഓർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതിനെ പ്പറ്റി പറഞ്ഞു. ഈ ഗവൺമെൻറിന്റെ നേട്ടങ്ങളെ എല്ലാം കുറെ ഓർഡിനൻസുകളാണ്; നടക്കാത്ത ഓർഡിനൻസുകളും. അക്കൂട്ടത്തിൽ ഒന്നാണ് ഇതും. ഞാനിതു പറയാൻ കാരണമുണ്ട്. ഈ നിയമസഭയുടെ അധികാരവും എം. എൽ. എ. മാരുടെ അധികാരവും നിയന്ത്രിക്കുന്ന ഒന്നാണ് ഓർഡിനൻസ് നിയമസഭയിൽ വരുന്ന നിയമനിർമ്മാണങ്ങളും ജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ ഉപകാരപ്രദമായിട്ടുള്ളത് ആദ്യം ചർച്ചചെയ്യേണ്ടതാണ്. അതിനിടംകൊടുക്കാത്ത ഒരടവാണത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഓർഡിനൻസിനെ ആരും ഇഷ്ടപ്പെടാത്തത്. ഈ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം: വളരെക്കൂടുതൽ ജനങ്ങളെ സഹായിക്കുന്നതും വളരെക്കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്കു ഗുണംചെയ്യുന്നതുമായ നിയമങ്ങൾക്കു മുൻഗണന കൊടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെൻറ് അധികാരത്തിൽ വന്ന ഉടനേ തന്നെ, നിയമസഭ 17—ാം തീയതി കൂടാനിരുന്നതു പെട്ടെന്നു മാറ്റിവച്ചിട്ട് മൂന്നു മാസക്കാലത്തേക്കു മാറ്റി. കാരണമെന്താണെന്നോ? പ്രധാനമായി പറഞ്ഞത് കടനിവാരണനിയമമാണ്. കടനിവാരണ നിയമം ഓർഡിനൻസായി കേന്ദ്രത്തിൽ പോയി. കേന്ദ്രത്തിലേക്കു പോയിട്ട് ഇതേവരെ ആ നിയമം കണ്ടിട്ടില്ല. മുൻപും ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. സംശയം കുറെയൊക്കെ വന്നിരുന്നു, സമ്മതിച്ചു. അതിലേക്കൊന്നും ഞാൻ ഇപ്പോൾ കടക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ ഈനാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ ഉപകാരംചെയ്യത്തക്ക നിയമങ്ങൾക്കു മുൻഗണന കൊടുത്തു ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കുന്നതിനും പാസാക്കുന്നതിനും കൂടുതൽ അവധാനപൂർവം ചർച്ചചെയ്തു ആദ്യം പാസാക്കുന്നതിനും നിയമസഭയ്ക്കു സൗകര്യം കിട്ടാത്തവിധത്തിൽ വളരെകൂടുതൽ ഓർഡിനൻസുകളും പുറപ്പെടുവിച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഈ സഭയ്ക്കും എം.എൽ.എ. മാരായ ഞങ്ങൾക്കും അസൗകര്യം നേരിട്ടിട്ടുണ്ടെന്നാണെന്റെ അഭിപ്രായം. ഇതും അതുപോലെയാണ്. എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഈ ഓർഡിനൻസു പുറപ്പെടുവിക്കേണ്ടയാതൊരു കാരണവുമില്ല. ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജിനു പറയാമോ ഈ ഓർഡിനൻസു പാസാക്കിക്കഴിയുന്നതിനുമുൻപും ഈ മന്ത്രിസഭ ചാർജെടുത്തശേഷവും എത്ര ബസ്സുടമസ്ഥൻമാർ ഇൻസോംവെൻറായിട്ടുണ്ടെന്ന്? ഇതു പറയുമ്പോൾ എനിക്ക് ഈ കാര്യത്തിൽ ബസ്സുടമസ്ഥൻമാരെ ആരെയും പരിചയമില്ല, ആരെയും രക്ഷിക്കാനുമില്ല. ഇൻസോംവെൻസി ഡിക്ലയർ ചെയ്യാൻ പോകുന്നവരെ എങ്ങനെ രക്ഷിക്കാനാണെന്നാണ്; ഫണ്ടമെൻറലായി ചെയ്യേണ്ടത് വേറെ കാര്യമാണ്. ടാക്സ് പിരിക്കാനാണെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഇതു പാസാക്കുന്നത് നിയമസഭയുടെ അധികാരത്തെ കുറവുചെയ്യുന്ന നടപടിയാണ്, ഈ സഭയിൽ ചർച്ചചെയ്യാനുള്ള അവസരമില്ലാതാക്കുകയാണ്; യാത്രക്കാരെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കാനാണ് എന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. ഈ ഗവൺമെൻറിന്റെ നയം എന്താണെന്നു വ്യക്തമാക്കേണ്ടതല്ലേ? കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെൻറ് നിയമം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങളെന്നു പറയുമ്പോൾ, ഇപ്പുറത്തിരിക്കുന്നവരുടെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ, ഇമ്പിച്ചിബാവയും, ഞാനും ഇ. എം. ശങ്കരൻനമ്പൂതിരിപ്പാടും മാത്രമേ നിങ്ങളുടെ ഓർമ്മയിൽ വരുകയുള്ളൂ; ബാക്കിയുള്ളവരുടെ കാര്യം ഓർമ്മിക്കുകയില്ല. അന്നു ക്യാബിനറ്റിൽ പാസാക്കിയശേഷം നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചു സെലക്റ്റുകമ്മിറ്റിക്കു വിട്ടു സെലക്റ്റുകമ്മിറ്റി ചർച്ചചെയ്യാനായിരുന്നു തീരുമാനം. ഇതുപോലുള്ള ഒരു ടാക്സേഷൻ നിയമത്തിൽ ഈ ഗവൺമെൻറിന്റെ പോളിസി എന്താണ്?

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: അന്നു വ്യവസ്ഥകൾ അപര്യാപ്തമാണെന്നും ചിന്താഗതിയുണ്ടായിരുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സംശയം ഉണ്ടാകാം ഒരു ബിൽ നിയമസഭയിൽ ഞാൻതന്നെ അവതരിപ്പിച്ചത് പിൻവലിച്ചുകൊണ്ടുപോയിട്ടില്ലേ? ഞാൻ ഇരുന്നപ്പോഴാ ഉണ്ടാക്കിയതല്ല. പ്രസിഡണ്ടുഭരണകാലത്ത്, അർബൻ ടാക്സ് എന്നോ എന്തോ ഒക്കെ പറഞ്ഞ് ഒരു നിയമമാണ്, ഇന്ന സമയത്ത് കൊണ്ടുവരണമെന്നുണ്ടെന്നുപറഞ്ഞ് കൊണ്ടുവന്നു; വകുപ്പുകളും ഭാഗങ്ങളും വാക്കുകളും നോക്കി; വായിച്ചുനോക്കിയപ്പോഴാ എനിക്കുതന്നെ തോന്നി പിൻവലിക്കണമെന്ന്. ഗവൺമെന്റ് വായിച്ചില്ലേ? മന്ത്രി വായിച്ചില്ലേ? ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ വായിച്ചില്ലേ? ബാക്കിയുള്ളവർ വായിച്ചില്ലേ? പറഞ്ഞിട്ടു കാര്യമില്ല. സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളെ വളരെക്കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെന്റിനുള്ള പോളിസി എന്താണ്, അതു വ്യക്തമാക്കണം. അതു കാരണം ഓരോ വകുപ്പും, ഓരോ വാക്കുതന്നെയും, മാറണമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നിയിട്ടുണ്ട്. ഓരോ വകുപ്പും ഓരോ വാക്കും മാറിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനകത്തുള്ള പോളിസി എന്താണ്? ഇൻസിഡൻസ് ഓഫ് ടാക്സേഷൻ ആരിലായിരിക്കണം? അത്തരത്തിലാണ് ഇത് കാണുന്നത്. അല്ലാതെ, ഓർഡിനൻസ് പാസാക്കിപ്പോയി, നിയമമാക്കിയില്ലെങ്കിൽ എന്തോ അത്യാപത്തുവന്നുപോകും, എന്തോ അപമാനം പറ്റിപ്പോകും എന്നുള്ള നിലയിൽ പറഞ്ഞിട്ടു കാര്യമില്ല. പാസഞ്ചേഴ്സിന് ഒരുറുപ്പിക യിൽ പത്തുപൈസയെങ്കിലും ചാർജ് കൂടും എന്നുള്ളതിന് എനിക്കു സംശയമില്ല. 'ടാക്സ് ഓൺ പാസഞ്ചേഴ്സ്' എന്നാണ് ഇതിൽ എഴുതി വച്ചിരിക്കുന്നതുതന്നെ. സെയിൽസ്ടാക്സ് എന്നോ വേറെ എന്തെങ്കിലും ടാക്സ് എന്നോ പറഞ്ഞാലും ദുരിതംഉണ്ടാകുന്നത് ജനങ്ങൾക്കുതന്നെ, സാധാരണക്കാരന്റെ തലയിൽ വരും. നിയമത്തിൽ എഴുതിവച്ചിരിക്കുന്നതും ഇതാണ്. അതുകൊണ്ട് അവധാനപൂർവം ഇതു പരശോധിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സെലക്റ്റുകമ്മിറ്റിക്കയയ്ക്കണം. ഗവൺമെന്റിന്റെ പോളിസി എന്തെന്നുള്ള നിലയിൽ ഡിക്ലെയർചെയ്തശേഷം, സാധാരണ ജനങ്ങളുടെമേൽ ടാക്സ് ചുമത്താതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സെലക്റ്റു കമ്മിറ്റി പരിശോധിക്കണം. സെലക്റ്റുകമ്മിറ്റിക്കയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു.

ഗതാഗതവും ആരോഗ്യവും മന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്): സർ, ,ബഹുമാനപ്പെട്ട അനേകം സുഹൃത്തുക്കൾ എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നും ഈ ബില്ലിനെപ്പറ്റി വിലപ്പെട്ട അഭിപ്രായങ്ങൾ വച്ചത് വളരെ ബഹുമാനത്തോടുകൂടി ഞാൻ കേൾക്കുകയായിരുന്നു. 5-3-68-ൽ ഉണ്ടായ ഹൈക്കോടതിയുടെ റൂളനുസരിച്ച് വളരെവേഗം ഭേദഗതി നിയമം പാസാക്കേണ്ടിയിരുന്നു. ശ്രീമാൻ ഇമ്പിച്ചിബാവ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്ന നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പരാമർശിച്ചു. ആ ബില്ലിൽ സ്വീകരിച്ച സ്കീം തന്നെയാണ് ഈ ബില്ലിലും ഉള്ളത് എന്നത് ഒരു പരമാർത്ഥമാണ്. എന്തിനാണ് ഈ നിയമം പാസാക്കുന്നതെന്നും ഇതു ബസ്സുടമസ്ഥൻമാരെ സഹായിക്കാനാണെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യരും കെ. ആർ. ഗൗരിയും പറഞ്ഞത് സങ്കടകരമാണ്. ബസ്സുടമസ്ഥൻമാരെ സഹായിക്കാൻ കൊണ്ടുവന്ന നിയമമാണെന്നു പറയുന്നത്, എങ്ങനെയെങ്കിലും എതിർക്കണം, എന്തു വടിയുപയോഗിച്ചെങ്കിലും ഈ ഗവൺമെന്റിനെ എതിർക്കണം, ആക്ഷേപിക്കണം എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് പറയുന്നുവെന്നല്ലാതെ ഗൗരവത്തോടുകൂടി പറയുന്നുവെന്നു കണക്കാക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. പുതിയ നിയമം ആവശ്യമാണെന്നും അല്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തിനു നികുതിയിനത്തിൽ കിട്ടേണ്ട അനേകം കോടി രൂപ നഷ്ടം സംഭവിച്ചുപോകുമെന്നും നമുക്കറിയാം. നിയമം കൊണ്ടുവരാതിരുന്നാൽ, അതിന്റെ അഭാവത്തിൽ, നികുതി കൊടുക്കേണ്ടവർ കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നതിനും നികുതിയിൽ നിന്നും രക്ഷപ്പെടാനും ഇടയാകുമെന്നുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ നിയമം കൊണ്ടുവന്നപ്പോഴാ അതു കൊണ്ടുവരേണ്ട ആവശ്യമില്ലെന്ന് എന്റെ സുഹൃത്തുക്കൾ പറയാനുള്ള കാരണം

എല്ലാവർക്കും അറിയാം. നല്ല കാര്യങ്ങൾക്ക് ആർഡിനൻസ് ഇറക്കുന്നതിനെ ആരും എതിർക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. പാർലമെന്റിൽപോലും ആർഡിനൻസുകൾ ഇറക്കികഴിഞ്ഞശേഷം അതു പാസാക്കാറുണ്ട്. അഖിലേന്ത്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്നയിന്ന കാര്യങ്ങൾക്ക് ഇത്ര കോടി ചിലവുവരുന്നതിനെന്നും നമുക്ക് ഇത്ര രൂപ ചെലവുവരുന്നതിനെന്നും ഒക്കെയുണ്ട്. നമ്മുടെ ബജനാവിലെ വരുമാനം കുറഞ്ഞുപോകാതിരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഒരു ആർഡിനൻസു പുറപ്പെടുവിച്ചതിൽ അത്രവലിയ ദോഷമൊന്നും പറയാനില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഉത്തമതാൽപര്യങ്ങളെ മുൻനിർത്തിയല്ലാതെ ഒന്നും ഈ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യുന്നില്ല. ശ്രീമാൻ സി. ബി. സി. വാര്യർ ഒരു കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റിയുടെ പ്രസിഡണ്ട് എന്നുള്ള നിലയിലും ആ നിലയ്ക്ക് ഒരു ഓപ്പറേറർ എന്നുള്ള നിലയിലുമാണ് സംസാരിച്ചത്. അദ്ദേഹം എന്നെക്കാൾ നല്ല നിയമപണ്ഡിതനാണ്. 18–ാം വകുപ്പിനെപ്പറ്റി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. 18–ാം വകുപ്പിൽ സഹകരണസംഘങ്ങൾക്കുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ എന്താണെന്ന് വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിൽക്കൂടുതൽ ആക്ഷേപങ്ങൾ അദ്ദേഹം അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതിയുടെ മറവിൽ നിന്നുകൊണ്ട് പറയാൻ മുതിരേണ്ടതില്ല. ന്യായമായ രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക്—അദ്ദേഹം പ്രസിഡണ്ടായിരിക്കുന്ന സഹകരണസംഘം ന്യായമായ രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതാണെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു—50 ശതമാനം സൗജന്യവും തൊഴിലാളികൾക്ക് മറ്റനേകം സൗജന്യങ്ങളും ഉണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഹൈക്കോടതി നിർദ്ദേശിച്ചതനുസരിച്ച് ഈ ഭേദഗതിനിയമം പാസാക്കേണ്ടതാണെന്ന് ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ സമ്മതിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ ഡ്രോപ്പുചെയ്യണമെന്നു ശ്രീ. സി. ബി. സി. പറയുന്നതിനെപ്പറ്റി എനിക്കൊന്നും പറയാനില്ല. ഈ ബില്ലിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലുവാ മെംബർ എന്റെ സുഹൃത്തു ശ്രീ. ഹമീദ് പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ കേട്ടപ്പോഴാണ് എനിക്കു കൂടുതൽ കൗതുകമുണ്ടായത്. ബസ്സുടമകളുടെ മേൽ വന്നിട്ടുള്ള ഭാരം നീക്കാൻ ആണ് ഈ ബില്ല് കൊണ്ടുവന്നതെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. വായിച്ചുനോക്കിയിട്ടല്ല അദ്ദേഹം ഇതു പറഞ്ഞതെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നത് ആക്ഷേപകരമായതുകൊണ്ട് പറയുന്നില്ല. അദ്ദേഹത്തിന് എല്ലാ വിഷയങ്ങളെസംബന്ധിച്ചും അഭിപ്രായം പറയാനുണ്ട്, അത് സഭയ്ക്കറിയാം. പ്ലാനിംഗ് മുതലായ കാര്യങ്ങളെസംബന്ധിച്ചാണെങ്കിൽ അദ്ദേഹം ഓർക്കാതെ പറഞ്ഞാലും ശരിയായിരിക്കും. പക്ഷേ ഇങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ശരിക്കും വായിച്ചുനോക്കാതെ പറഞ്ഞാൽ തെറ്റിപ്പോകും, അതു പറയുന്നതിൽ പരിഭവം തോന്നരുത്. എല്ലാ നിയമസമാധാനവും തകരുമെന്നും അദ്ദേഹം പറയുന്നുണ്ട്. നിയമസമാധാനം തകർക്കുമെന്നു പറയുന്ന പാർട്ടിയുടെ കൂടെ അദ്ദേഹം ഇരിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണങ്ങനെ പറയുന്നത്. എന്നാൽ ആ പാർട്ടിയുടെ കൂടെ ഇരിക്കുമെന്നു പറയാനും ധൈര്യമില്ല. കാരണം, ഉച്ചയാകുമ്പോൾ പള്ളിയിൽ പോകണം പ്രാർത്ഥിക്കാൻ എന്നദ്ദേഹം പറയുന്നതു നാമൊക്കെ കേൾക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി ഗൗരിയമ്മ, വളരെ പരിചയമുള്ള ഒരു മന്ത്രിയെന്ന നിലയ്ക്കു കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളയാളാണ്. ഇൻസോംവൻറാകുമോ, എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇൻസോംവെൻസി ഉണ്ടാകുന്നത് എന്നൊക്കെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. ഇൻസോംവെൻസിയുണ്ടാകാതിരുന്നതുകൊണ്ടാണോ ഷാപ്പുടമകളുടെ നിവേദനം കിട്ടിയപ്പോൾ അവർക്ക് തുക ഇളവു ചെയ്തുകൊടുത്തത്? ഇൻസോംവെൻസി ഉണ്ടാകുകയും തുക ഈടാക്കാൻ കഴിയാതാകുകയും ചെയ്യുന്ന പരിതഃസ്ഥിതി ഫലപ്രദമായി തടയേണ്ടതു ഗവൺമെന്റിന്റെ ചുമതലയാണ്. ടാക്സ് പിരിച്ച് ഈടാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത പരിതഃസ്ഥിതിയിലാണ് ഇൻസോംവെൻസി ഉണ്ടാകുന്നത്. അനേകം ഉടമകൾക്ക് അപ്രതീക്ഷിതമായി ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: ഷാപ്പുടമകളുടെ നിവേദനം നടത്തി അവർക്ക് ഇളവുചെയ്തുകൊടുത്തുവെന്നു പറഞ്ഞു. വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടായപ്പോഴാണ്. വെള്ളപ്പൊക്കമായതുകൊണ്ട് മൂന്നുമാസം പിരിക്കാൻ പാടില്ലെന്നു പറഞ്ഞ് ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ് ഉടനെപ്പെടെ ആ ഭാഗത്തിരിക്കുന്നവർ മുറവിളി കൂട്ടിയതുകൊണ്ടാണ് മൂന്നാഴ്ചക്കാലം പിരിക്കണ്ട എന്നു പറഞ്ഞത്. ഇൻസോംവെൻസി ഉണ്ടായിട്ടല്ല.

ശ്രീ. കെ. എം, ജോർജ്: വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടായിയെന്ന് ഇപ്പോഴെങ്കിലും സമ്മതിച്ചതിൽ എനിക്ക് വളരെയധികം സന്തോഷമുണ്ട്. അന്ന് വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടായിയെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ എവിടെ വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടായിയെന്ന് ഇപ്പുറത്തിരുന്നുകൊണ്ട് ചോദിച്ചതാണ്.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: മറന്നുപോകലും, പറയാത്തത് പറഞ്ഞുവെന്ന് പറച്ചിലും, പകൽ രാത്രിയാണെന്ന് തോന്നലുമെല്ലാം ശ്രീ. ജോർജിനുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: ശ്രീമതി ഗൗരിക്ക് കെ. എം. ജോർജിനോടും കെ. എം. മാണിയോടും ഇപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന മറ്റു ചിലരോടും ചില പ്രത്യേക വിരോധമുണ്ട്. മാത്രമല്ല അവർക്ക് പുരുഷവർഗ്ഗത്തോടു മുഴുവനും വിരോധമാണ്. ഞാൻ അതിൽ നിസ്സഹായനാണ്. ഞാൻ അതിൽ സഹതപിക്കുന്നു.

സർ, ഈ നിയമനിർമ്മാണം ഈ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഉത്തമതാൽപര്യത്തിന് ആവശ്യമാണ്. ഈ ബിൽ സെലക്ടുകമ്മിറ്റിക്ക് അയച്ചതുകൊണ്ട് പ്രത്യേകമായ നേട്ടമൊന്നും തന്നെയില്ല. ഇത് സെലക്ടു കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കാൻ പാടില്ലെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്. കാരണം അങ്ങിനെയാണെങ്കിൽ ഈ ബിൽ പാസാക്കുന്നതിന് കാലതാമസം ഉണ്ടാകും. ഓപ്പറേറേഴ്സ് ഹൈക്കോടതിയിൽ പോയി അടച്ചിട്ടുള്ള ടാക്സ് പലതും തിരിച്ചെടുക്കേണ്ടിവരുമോയെന്നുള്ളത് ഒരു നിയമ പ്രശ്നമാണ്. നമുക്ക് കിട്ടാനുള്ളത് കണക്കാക്കിയപ്പോൾ ഏകദേശം ഒന്നരക്കോടിയിലധികം ഉണ്ടെന്നോണ് കാണുന്നത്. ഗവൺമെൻറിലേക്ക് ഈടാകാനുള്ളത് സുഗമമായി ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ നിയമം പാസാക്കേണ്ടതാണ്. ഇത് വളരെ സുപ്രധാനമായ ഒരു നിയമമാണ്.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: 5—3—1968—നുശേഷം എത്രപേർ ഹൈക്കോടതിയിൽപോയിയെന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്ജ്: എത്രപേർ ഹൈക്കോടതിയിൽ പോയിയെന്നുള്ളതിന് കൃത്യമായി കണക്കു പറയാൻ നിവൃത്തിയില്ല. കൃത്യമായ കണക്ക് വേണമെങ്കിൽ അന്വേഷിച്ച് പറയാം. ശ്രീ. കരുണാകരനും മറ്റുചില ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറൻമാരും പറയുകയുണ്ടായി ഇന്നുള്ള ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കരുതെന്ന്. സന്ദർഭവശാൽ പൂച്ച പുറത്തുചാടിയതുപോലെ ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ പറയുകയുണ്ടായി ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന നിലപാട് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെൻറിന്റെ കാലത്തുതന്നെ വന്നിട്ടുണ്ടെന്ന്. സാധാരണനിലയിൽ ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് ആർക്കും ഇഷ്ടമല്ല. അങ്ങിനെ വർദ്ധിപ്പിക്കരുതെന്നു തന്നെയാണ് ഗവൺമെൻറിന്റെയും ആഗ്രഹം. പക്ഷെ ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെൻറിന്റെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് പെട്രോളിന്റെയും, ഓയിലിന്റേയും, മറ്റു യന്ത്രസാധനങ്ങളുടെയും വില വർദ്ധിക്കുകയും ശമ്പളം മുതലായ കാര്യങ്ങളിൽ

വർദ്ധനവുള്ളതുകൊണ്ടും പബ്ലിക്ക് സെക്ടറിലും ഒപ്രേവറേറ്റു സെക്ടറിലും ചെലവുകൂടിയ ദുർവഹമായ നിലയിലെത്തിയിട്ടുണ്ട്. തമിഴ്നാട്ടിലായാലും ആന്ധ്രാപ്രദേശത്തായാലും സ്ഥിതിവിവരങ്ങൾ ശരിക്ക് മനസ്സിലാക്കിയതിനുശേഷം ഈ സഭയുടെ തീരുമാനമനുസരിച്ചും കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുമെന്നല്ലാതെ ആരും ഒന്നും പ്രത്യേകമായി ചെയ്യുകയില്ല. ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കാതെ ഇന്ന് ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന ഫെയറിൽനിന്നും ടാക്സ് കൊടുക്കണം. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ മോട്ടോർ വ്യവസായം സ്തംഭിക്കുന്ന സ്ഥിതി വന്നുവെന്നും, അതുകൊണ്ട് ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടെന്നും ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ മുന്നോട്ടുവന്നു പറഞ്ഞതിൽ എനിക്ക് വളരെ അധികം സന്തോഷമുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: സർ, ഞാൻ അങ്ങിനെ പറഞ്ഞില്ല. നിയമം പാസ്സായാൽ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടിവരുമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ, ഈ ഭാഗത്തുനിന്നും ഞങ്ങൾ പറയാത്ത സംഗതികൾ പറഞ്ഞുവെന്നു പറഞ്ഞ് ഈ സഭയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിൽ സംസാരിക്കുന്നത് ശരിയാണോ?

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്ജ്: ശ്രീമതി ഗൗരിക്ക് ഞങ്ങളോടുള്ള വിരോധത്തിന്റെ കാര്യം ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞാൽ തീരുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് അതിപ്പോൾ ഞാൻ പറയുന്നില്ല.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ, ഒരു പോയിന്റു ഓഫ് ഓർഡർ, സാധാരണനിലയിൽ ഒരു മെമ്പർ സംസാരിച്ചതിനെപ്പറ്റി മറ്റൊരാൾ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിൽ സംസാരിക്കുന്നത് ശരിയാണോ? ഓർഡറിലാണോ? ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ ബസ് ഫെയർ കൂട്ടണമെന്ന് പറഞ്ഞുവെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല, അത് തെറ്റാണ്, അതിനെപ്പറ്റി തെറ്റായ രീതിയിൽ പറഞ്ഞത് മാറേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്ജ്: ശ്രീമതി ഗൗരിയമ്മ ഇവിടെ വരുന്നതിനു മുമ്പു ശ്രീ സി. ബി. സി. വാര്യർ അദ്ദേഹം ഒരു മോട്ടോർ സഹകരണ സംഘത്തിന്റെ ചെയർമാനാണെന്നും പറഞ്ഞു പറയുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഈ സഭയിലെ എല്ലാവരും കേട്ടതാണ്. ഏതായാലും ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയതുപോലെയാണ് ഞാൻ സംസാരിച്ചത്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: സർ, ബസ് ഫെയർ കൂട്ടണമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഈ സഭയിലെ മെമ്പറൻമാരെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കത്തക്കവിധത്തിൽ സംസാരിക്കുന്നത് ശരിയാണോ? ആവശ്യമാണെങ്കിൽ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സ് കൂട്ടാമെന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് റിക്കാർഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത് നോക്കിയാൽ കാണാം.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്ജ്: ഏതായാലും വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സ് കൂട്ടണമെന്ന് പറഞ്ഞുവെല്ലോ. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയതനുസരിച്ചാണ് പറഞ്ഞത്, ഏതായാലും ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് ഗവൺമെന്റിനു ആഗ്രഹമില്ല.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: സർ, ഞാൻ ഒരു പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ റെയിസു ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിന് റൂളിംഗ് നൽകിയിട്ടില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഒരാൾ പറഞ്ഞില്ലെന്ന് നിഷേധിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ അത് വീണ്ടും പറയാൻ പാടില്ലെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി.

ശ്രീ കെ. എം. ജോർജ്: എന്റെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്നേഹിതൻമാരായ ശ്രീ. കെ. ടി. ജോർജും, ശ്രീ. ഗോപിനാഥൻപിള്ളയും, ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യരും ഭേദഗതികൾ പ്രസ് ചെയ്യരുതെന്ന് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. ഈ ബിൽ ഇപ്പോഴത്തെ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

Deputy Speaker: Are you pressing your amendment, Mr. Gopinathan Pillai?

Shri G. Gopinathan Pillai: No.

Deputy Speaker: So the amendment, is, by leave of the House, withdrawn.

Deputy Speaker: Shri K. T. George, are you pressing your amendment?

Shri K. T. George: No.

Shri C. B. Chandrasekhara Warrier: I object to the withdrawal of the amendment.

Deputy Speaker: Those for the withdrawal, those against, the objection is lost.

The amendment was withdrawn.

The question that the Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) (Amendment) Bill, 1970 be taken into consideration was put and carried.

The Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 4

The question that Clauses 2 to 4 stand part of the Bill was put and carried.

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

Clause 5

Deputy Speaker: The amendment of Shri C. B. Chandrasekhara Warrier is not in order. It is for deletion of the clauses. He can speak.

Shri C. B. Chandrasekhara Warrier: I oppose that Clause.

സർ, ഇത് കോവാപ്പറേറീവു സൊസൈറ്റികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള കൺസഷൻ എടുത്തുകളയുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള അമെൻറുമെൻറാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇതിന്റെ പൊതുചർച്ചക്ക് മറുപടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പറയുകയുണ്ടായി, ഇന്ന് നിലവിലിരിക്കുന്ന ബസ് ഫെയർ നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ട് അതിനകത്തു നിന്നും ടാക്സ് ഈടാക്കാനാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന്. പക്ഷെ ഈ ബിൽ പാസായിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത് എങ്ങിനെ സാധിക്കു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒന്നുള്ള കാര്യം സംശയമാണ്. വിനോദനികുതി മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും ചുമത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ സിനിമ നടത്തുന്നവർ സിനിമ കാണുന്നവരിൽ നിന്നും പിരിച്ചെടുത്തു ഗവൺമെന്റിലേക്ക് അടയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതുപോലെയല്ല ഇതിൽ വരുന്നത്. ടാക്സ് ഈടാക്കുന്ന നിയമം പാസാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ ആ ടാക്സ് കൊടുക്കുന്നതിന് മോട്ടോർ ഉടമകളും കൊടുക്കണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ അത് ശരിയാകുമോ? ഈ നിയമം പാസാക്കിയാൽ അത് നിയമപരമായി നിലനിൽക്കുമോയെന്ന് നോക്കണം.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: സിനിമ കാണുന്നതിന് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് തീയേറ്റർ ഉടമസ്ഥൻമാരാണ്. നേരെ മറിച്ച് ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് മോട്ടോർ ഉടമകളും മാത്രം വിചാരിച്ചാൽ പോരല്ലോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട കരുണാകരൻ ചോദിച്ചതുപോലെ ക്യാറേറഗോറിക്കലായിട്ടുള്ള പ്രസ്താവന നടത്തിയിട്ടില്ല. ഫൈനൽ റീഡിംഗ് സമയത്തെങ്കിലും അത് വ്യക്തമായി പ്രസ്താവിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. സർച്ചാർജ് കൂടി ഇന്നത്തെ ബസ്ഫെയറിൽ ഉൾക്കൊള്ളാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുമെങ്കിലും തീർച്ചയായും ബഹുമാനപ്പെട്ട കരുണാകരന്റെ വാദഗതിക്കർത്ഥമുണ്ട്. അങ്ങിനെ പറയുമെങ്കിൽ ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയില്ലെന്നു തീരുമാനിക്കാം. ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഇടയുണ്ടെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞതിനെ ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതാണെന്നു പറഞ്ഞുവെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വളച്ചൊടിച്ച് സംസാരിച്ചത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. പാസഞ്ചേഴ്സ് അടയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഓപ്പറേറേഴ്സിന് പത്ത് ശതമാനംകൂടി ഈടാക്കാനുള്ള അധികാരം കിട്ടുന്നുവെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ബസ് ഫെയർ വർദ്ധിക്കാൻ ഇടയുണ്ട്. ഈ ഭേദഗതിയെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കുമ്പോൾ എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത് കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യം ഈ നിയമം ഉണ്ടാകുന്നതിന് ആധാരമായി പറയുന്ന ജഡ്ജ്മെന്റിൽ ആദ്യമായി റിട്ട് പെറ്റീഷനിൽ പലരും വാദിച്ചിരുന്നു, കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് 18—ാം വകുപ്പനുസരിച്ച് ആനുകൂല്യം നൽകുന്നത് ഡിസ്ക്രിമിനേഷനാണെന്ന്. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകുന്നതിൽ ഡിസ്ക്രിമിനേഷന്റെ കാര്യമില്ല. ഇതൊരു ജനറൽ പോളിസി ആണെന്ന് അമെൻറുമെന്റു ബില്ലിന് ആധാരമായ ജഡ്ജ്മെൻറിൽ പറയുന്നുണ്ട്. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് ഇപ്പോഴുള്ള കൺസിഷൻ എടുത്തു കളയുന്നത് ശരിയല്ല. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികളെ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയെന്നുള്ള അംഗീകൃത നയത്തിനു വിരുദ്ധമാണ് അമെൻറുമെന്റു ബില്ലിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് എന്റെ ഭേദഗതിയുടെ സ്പിരിറ്റു അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് ക്ലാസ് 5 ഒമിറ്റു ചെയ്യാൻ ഗവൺമെൻറു തയാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്.

ശ്രീ. ടി. കെ. കൃഷ്ണൻ: സർ, കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യം എടുത്തുകളയുന്ന ഈ ഭേദഗതിബില്ലിനെ ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. സാമ്പത്തിക സംവിധാനമനുസരിച്ച് ഇന്നത്തെ കാലഘട്ടത്തിൽ സൊസൈറ്റികൾക്ക് പ്രാധാന്യം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ സൊസൈറ്റികളെസംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേകിച്ച് അതിലെ മെമ്പറൻമാർ വർക്കേഴ്സ് ആയിരിക്കണമെന്നും റിലേറീവ് ആകാൻ പാടില്ലെന്നുമെല്ലാം ഉള്ള വളരെയധികം നിബന്ധനകളുള്ള സൊസൈറ്റികളാണ്. സൊസൈറ്റികളെ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. അതിന് ബില്ലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വർഷവും ഇല്ലാതെ ഈ സൊസൈറ്റികൾക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. പ്രൈവറ്റു ഓണേഴ്സാണെങ്കിൽ പലതും കണക്കിൽ കൊള്ളിക്കാതെ പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കും. എന്നാൽ സൊസൈറ്റികൾക്ക് അതിന് സാധിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ സൊസൈറ്റികൾക്കുള്ള ആനുകൂല്യം തുടർന്നു നൽകേണ്ടതാണ്. സൊസൈറ്റികൾക്ക് കൊടുത്ത ആനുകൂല്യത്തെ നിഷേധിക്കുന്ന ഭേദഗതിയെ തീർച്ചയായും എതിർക്കേണ്ടതാണ്. അതുംപ്പെടുത്താൻ പാടില്ല.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: സർ,.....

ശ്രീ. വി. കുട്ടിക്കൃഷ്ണൻനായർ: സർ, എനിക്കൊരു കാര്യം പറയുവാനുണ്ട്. ജനറൽ ഡിസ്കഷനിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ 18–ാം വകുപ്പു നിലനിൽക്കുമെന്നുള്ള നിലയിലാണ് പറഞ്ഞത്. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾക്ക് ഇന്നുള്ള ആനുകൂല്യം നഷ്ടപ്പെടുമ്പോൾ വിഷമം ഉണ്ടാകുമെന്നുള്ള കാര്യം കണക്കിലെടുത്ത് ഈ അമെൻറുമെൻറിന്റെ കാര്യത്തിൽ പുനരാലോചന നടത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: 18–ാം വകുപ്പു നിലനിൽക്കുമെന്നല്ല ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചിത്. കോവാപ്പറേറീവ് സൊസൈറ്റികൾ വളരെ ലാഭകരമായി രണ്ടു മൂവായിരം രൂപ ലാഭം കിട്ടുന്ന സൊസൈറ്റികൾ ഉണ്ടെന്ന് ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യർ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതുകൊണ്ട് ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നതിനും മറ്റും സൊസൈറ്റികളുടെ കൈയിൽനിന്നും കൊടുക്കേണ്ടതില്ല. പാസഞ്ചേഴ്സ് ആൻഡ് ഗുഡ്സിൽനിന്നും ഈടാക്കുകയല്ലാതെ സൊസൈറ്റികൾക്ക് ഇതുകൊണ്ട് യാതൊരു നഷ്ടവുമില്ല.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അൽപം മുമ്പു പറയുകയുണ്ടായി ആളുകളിൽനിന്നും ഈടാക്കാൻ പോകുന്നില്ലെന്ന്. ഇപ്പോൾ പറയുന്നു ആളുകളിൽ നിന്നും ഈടാക്കുമെന്ന്. ഇത് എങ്ങിനെ ശരിയാകും?

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: ഒരു നിയമജ്ഞനായതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പറഞ്ഞുകൊണ്ടു നിൽക്കുന്നതിന് ഞാൻ തയാറാകുന്നില്ല. പത്ത് ശതമാനത്തിൽ കൂടുതലല്ലാതെ ഈടാക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ലെന്ന് ഞാൻ വെല്ലുവിളിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു വാദം ശ്രീ. ഇമ്പിച്ചിബാവയും കൊണ്ടുവന്നതിലുണ്ട്. പാസഞ്ചേഴ്സ് ആൻഡ് ഗുഡ്സിൽ നിന്നും ഈടാക്കുന്നത് ഗവൺമെൻറിലേക്ക് ലെവിയായി ഈടാക്കുന്നതല്ലാതെ സൊസൈറ്റികൾക്ക് നഷ്ടം വരുത്തുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയും ഇതിലില്ല. വ്യക്തമായും സൊസൈറ്റികൾക്ക് ദോഷം വരുന്ന കാര്യമാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അങ്ങിനെ ചെയ്യുകയില്ല, ചെയ്യാൻ പാടില്ല. സൊസൈറ്റികൾ ഇതിൽ ഒരു ഏജൻറെന്നുള്ള നിലയല്ലാതെ ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. സി. ബി. സി. വാര്യരുടെ ഭേദഗതിയിൽ പറയുന്നത് സ്വീകരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ലെന്നു പറയേണ്ടിവന്നതിൽ ഖേദിക്കുന്നു.

The question that Clause 5 stands part of the Bill was put and carried

Clause 5 was added to the Bill

Clause 6

Shri C. B. Chandrasekhara Warrier: I move:

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

"In Clause 6 for the word 'levy' wherever it occurs substitute the word 'levied'.

ഹൈക്കോടതിയുടെ ജഡ്ജ്മെൻറിൽ ലെവി കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള പ്രൊവിഷൻ നേരത്തേ ഇല്ലാതിരുന്നതുകൊണ്ട് ലെവിയും അസെസ്മെൻറും നടത്തുന്നത്. നിയമപ്രകാരം അംഗീകരിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന നിലപാടാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത് ആ നിലയ്ക്ക് കളക്ട് ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം ഈ അമൻറ്മെൻറോടുകൂടി വരുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് പുറകോട്ടുമാറ്റി ലെവി ചെയ്യാനുള്ള വ്യവസ്ഥ സാങ്കേതികമായിത്തന്നെ നിലനിൽക്കുമോ എന്നുള്ള സംശയമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഈ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: സാങ്കേതികമായി നിലനിൽക്കുമെന്നുതന്നെയാണ് ഗവൺമെൻറിനു നിയമോപദേശംകിട്ടിയിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് യാതൊരു സംശയവും ബഹുമാനപ്പെട്ട വാര്യർക്ക് വേണ്ട.

The amendment moved by Shri. **C. B. Chandrasekhara Warrior** was put and lost.

The question that Clause 6 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 6 was added to the Bill.

Clause 7

The question that Clause 7 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 7 was added to the Bill.

Clause 1, Preamble and Title

Minister for Transport and Health (Shri **K. M. George**): I move:

In the preamble, for the words 'BE it enacted in the Twentieth Year of the Republic of India', the words "BE it enacted in the Twenty-first Year of the Republic of India" shall be substituted.

The amendment was put and carried.

The question that Clause 1, Preamble and Title, as amended, stands part of the Bill was put and carried.

Clause 1, Preamble and Title, as amended, were added to the Bill.

Shri **K. M George**: I move that the Bill be finally passed.

Minister for Home & Education Shri **C. H. Mohammed Koya,** I second it.

ശ്രീ. എം. കെ. എ. ഹമീദ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ ആവർത്തിച്ചാവർത്തിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി, ഈ നിയമം പാസാക്കുന്നതിൻെറ ഫലമായി യാത്രക്കാർക്ക് കൂടുതൽ സാമ്പത്തികഭാരം ഉണ്ടാകുകയില്ലെന്ന്. അതേ സമയം ബസ്ഫെയർ കൂട്ടുമെന്ന ആശങ്കപ്രകടിപ്പിക്കുക മാത്രമല്ല, യഥാർത്ഥത്തിൽ അതു സംഭവിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ മാസം 25–ാം തീയതിയിലെ ഇൻഡ്യൻ എക്സ്പ്രസിൽ ഇതേ സംബന്ധിച്ചു വന്ന വാർത്തയിലെ പ്രസക്ത ഭാഗം ഞാൻ അങ്ങയുടെ അംഗീകാരത്തോടുകൂടി വായിക്കുകയാണ്.

The passengers of private transport buses in Malabar have to pay an additional 10 per cent of the fares from today. This follows the decision of the Malabar Bus Owners Association to impose the surcharge under the

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Taxation of Passengers and Goods Ordinance of the Kerala Government. The surcharge ranges from one paise for a 10 paise ticket to 10 paise for one rupee ticket.

ഇതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് എന്തുപറയാനുണ്ടെന്നു കേൾക്കാൻ ആഗ്രഹമുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും അതുപോലെതന്നെ ഭരണകക്ഷി അംഗങ്ങളിൽ പലരുടേയും പ്രസംഗങ്ങളെല്ലാം കേട്ടിട്ടും ഈ നിയമം പാസാകുന്നതുമൂലം, ഈ നിയമം നടപ്പിലാകുന്നതുമൂലം ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിക്കുമെന്നുള്ള ഞങ്ങളുടെ സംശയത്തിനു നിവാരണമുണ്ടായിട്ടില്ല. എനിക്കു മുൻപു സംസാരിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ ഈ ആർഡിനൻസ് പുറപ്പെടുവിച്ചതോടുകൂടി ബസ്ചാർജിന്റെ വർദ്ധനവ് മലബാറിൽ വന്നുകഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണെന്നുള്ള വസ്തുത ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. കാരണം, ഈ നിയമം കൊണ്ട് ബസ് ഓണർമാർക്കെല്ലാം തന്നെ പുതിയ അധികാരം നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. അതായത് ഇന്നു നിലവിലിരിക്കുന്ന ബസ് ഫെയറിൽ പത്തുശതമാനം പാസഞ്ചർ ടാക്സായി യാത്രക്കാരിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ കിട്ടിയ അധികാരം മലബാറിലെ ബസ് ഓണർമാർ നേരത്തേ, ആർഡിനൻസ് വന്നപ്പോഴേ മുതലേ നടപ്പിലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്.

(Shri K. Moideenkutty Haji in the Chair)

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞച്ചൻ: ഇവിടത്തെയും ബസ് ഓണർമാർ ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ആലോചന നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വിവരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്കറിയാമോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ആർഡിനൻസ് വന്നപ്പോഴത്തന്നെ മലബാറിലെ ബസ് ഓണറൻമാർ ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും അവർക്ക് പുതുതായി ഗവൺമെൻറ് കൊടുത്തിരിക്കുന്ന അധികാരം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പാസഞ്ചർ ടാക്സ് യാത്രക്കാരിൽ നിന്നും ഈടാക്കിത്തുടങ്ങുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തിലെ മറ്റു ഭാഗങ്ങളിലുള്ള ബസ് ഓണറൻമാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട കുഞ്ഞച്ചൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അവരുടെ അസോസിയേഷന്റെ യോഗം കൂടിയിട്ട് സർച്ചാർജ് യാത്രക്കാരിൽനിന്നും പിരിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ അധികാരം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ അധികാരം കൊടുത്തതിനുശേഷം, അതു പ്രയോഗിക്കപ്പെടുകയില്ലെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പ്രസംഗിച്ചുകേട്ടു. അതു പ്രയോഗിക്കപ്പെടാതിരിക്കയില്ല. അധികാരം കൊടുത്തതുകൊണ്ട് പ്രയോഗിക്കാൻ പോകുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ആഗ്രഹപ്രകടനംകൊണ്ടോ, അഭിലാഷപ്രകടനം കൊണ്ടോ പ്രയോഗിക്കപ്പെടാതിരിക്കാൻ പോകുന്നില്ല. കിട്ടിയ അധികാരമുപയോഗിച്ച് പത്തുശതമാനം പാസഞ്ചർ ടാക്സ് മുഴുവൻ പാസഞ്ചറിൽനിന്ന് ഈടാക്കാൻ പോകുകയാണ്. മുൻപു ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, എൻറർടൈൻമെൻറ് ടാക്സ് മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും ചുമത്തുമ്പോഴും, മുനിസിപ്പാലിറ്റികൾക്ക് നിർബന്ധമില്ല സിനിമ കാണുന്നവരിൽ നിന്ന് ഈടാക്കണമെന്ന്, മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും അതിന് ആവശ്യപ്പെടുകയില്ല, പക്ഷേ തിയേറ്റർഓണർമാർ അതു പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കിക്കൊള്ളും, അതുപോലെ പത്തു ശതമാനം ടാക്സ് ഞങ്ങൾക്കു തരണം, അത് ഈടാക്കാനുള്ള അധികാരം നിങ്ങൾക്കുണ്ട് എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഇത്രയും തുക പാസഞ്ചറിൽനിന്നു പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള അധികാരം ഇന്നേവരെ ഇല്ലാതിരുന്നത് ഞങ്ങൾ തന്നിരിക്കുകയാണ് എന്നർത്ഥം. ഈ നിയമം പാസായി നടപ്പിലാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കിയതിനുശേഷം അത് ഉപയോഗിക്കുകയില്ലെന്നുള്ള അഭിലാഷം മാത്രം പ്രകടിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് കാര്യമായില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ നിയമം നടപ്പിൽ വരുന്നതിന്റെ ഫലമായി ഈ സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ ബസ് സർവ്വീസുകളിലും ഇന്നു നിലവിലിരിക്കുന്ന ബസ് ഫെയറിനോടൊപ്പം 10 ശതമാനം കൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പോവുകയാണ്. ഒരു രൂപ ബസ് ഫെയർ കൊടുക്കുന്നവർ അതിന്റെ കൂടെ പത്തു പൈസയുടെ സ്റ്റാമ്പ് അടിച്ച പാസഞ്ചർ ടാക്സ് കൂടി കൊടുക്കേണ്ടിവരും. നാളെ ഇവിടെ ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോൾ യാതൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുമില്ലാതെ ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് മറുപടി പറയുകയും ചെയ്യാം. ചാർജ് ഒരു രൂപാ തന്നെയാണ്, പക്ഷേ അതിന്റെകൂടെ പത്തു പൈസ പാസഞ്ചർ ടാക്സ് കൂടി കൊടുക്കേണ്ടിവരും.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ: ബസ്ഓണർമാർ ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങൾ എന്താണെന്നുള്ളത് ഇവിടെവച്ചു പറയണമോ?

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: അതു ചെയ്തുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇവിടത്തെ ബസ് ഉടമകൾക്കു നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ച് വ്യാഖ്യാനം നടത്തുന്നതിന്, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇന്നു ഹൈക്കോടതിയിലിരിക്കുന്ന ജഡ്ജിമാരടക്കമുള്ള ആളുകൾ, അവർ ജഡ്ജിമാരാകുന്നതിനുമുൻപ് ബസ് ഉടമകളുടെ വക്കീലൻമാരായിരുന്നു, അവർക്ക് നിയമോപദേശം കൊടുക്കാനും, നിയമത്തെ വ്യാഖ്യാനിച്ച് ആനുകൂല്യങ്ങൾ നേടിക്കൊടുക്കാനും, നിയമസഭയിൽ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് അറിയുകയില്ലെന്നുള്ള തെറ്റിദ്ധാരണ കരുണാകരനു വേണ്ട. നിയമത്തിൽ ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതിനപ്പുറത്ത് കടന്നു കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ അവർക്കറിയാം. 25–ാം തീയതി മുതൽ മലബാറിലെ ബസ് നടപ്പാക്കികഴിഞ്ഞു. എല്ലായിടത്തും തന്നെ ഓണറൻമാർ സർചാർജ് ബസ്ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം, ചോദിച്ചാൽ സാങ്കേതികമായി ഇല്ലെന്നു പറയാൻ കഴിയുമെങ്കിലും, യാത്രക്കാർ കൊടുക്കേണ്ടതായ തുക നിയമം നടപ്പിലാക്കുന്ന തീയതിമുതൽ 1 ശതമാനം വർദ്ധിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. അതിനെ തടയാൻ ഗവൺമെൻറിന് എന്തു ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വ്യക്തമായി മറുപടി പറയണമെന്നു ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. അങ്ങനെ വർദ്ധിക്കുകയില്ല, ഇതിനകത്തു നിറുത്തുമെന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ ആഗ്രഹമെന്നു പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ല. ഈ നിയമം നടപ്പിൽ വന്നാൽ ആ രീതിയിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാകുമെന്നുള്ളതിനെ പരിഗണിച്ച് ഈ ബില്ലിന്റെ ഫൈനൽ റീഡിംഗിലെങ്കിലും ഈ രീതിയിൽ നടപ്പാക്കാൻ ശ്രമിക്കാതെ ഗവൺമെൻറിനു വരുന്ന നഷ്ടം വെഹിക്കിൾ ടാക്സ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു കൊണ്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ഇത് ഡ്രാപ്പ് ചെയ്യുകയും ചെയ്യണമെന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്.

Shri K. M. Mani: Ten paise in the rupee on the fares..... എന്നു പറഞ്ഞാൽ കളക്ട് ചെയ്യുന്നതിന്റെ പത്തു ശതമാനം കൊടുക്കണമെന്നാണ്.

ശ്രീ. ബി. സി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: എന്നല്ല. പാസഞ്ചർ ടാക്സ് പാസഞ്ചർ കൊടുക്കേണ്ടതാണെന്നുകൂടി ഇതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: സി. ബി. സി. വാര്യരുടെ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ലാത്തതിൽ ഖേദിക്കുന്നു. അദ്ദേഹം നേരത്തേ പറഞ്ഞ വാദഗതിക്ക് വിപരീതമായി ആണ് ഇപ്പോൾ പറയുന്നത്. ഒരു സ്വരത്തിൽ ടാക്സ് വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടിവരുമെന്നു പറയുകയും മറെറാരു സ്വരത്തിൽ അത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബസ് ഉടമകളും യാത്രക്കാരിൽനിന്നു ഈടാക്കുന്നതുമാണെന്നു പറയുന്നു. അങ്ങനെ ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിക്കേണ്ട കാര്യമൊന്നുമില്ല. ഈ നിയമം ശരിയായ രീതിയിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് എല്ലാവരും സഹകരിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്.. അതിനുപകരം മറുതരത്തിൽ, പൊതുജനങ്ങളെ പ്രകോപിപ്പിക്കുമെന്നെല്ലാം പറയുന്നത് പരസ്പര വിരുദ്ധമായ കാര്യങ്ങളാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. എ. ഹമീദ്: മലബാറിൽ ഇപ്പോഴത്തന്നെ ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നുള്ള വസ്തുത ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ട് അതിനു മറുപടിയൊന്നും പറഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹമീദ് പത്രത്തിൽ വായിച്ചു കേട്ടപ്പോഴാണ് ഞാൻ ഈ കാര്യം അറിയുന്നത്.

The question that the Kerala Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) (Amendment) Bill, 1970 be finally passed was put and carried.

The Bill was finally passed.

The Kerala Industrial Employees' Payment of Gratuity Bill, 1970.

Minister for Industries and Labour (**Shri P. Ravindran**): Sir, I move that the Kerala Industrial Employees' Payment of Gratuity Bill, 1970 as reported by the Select Committee, be taken into consideration.

Minister for Education and Home (**Shri C. H. Mohammed Koya**): Sir, I second it.

ശ്രീ. ടി. കെ. കൃഷ്ണൻ: ഒരു പായിൻറ് ആഫ് ആർഡർ. ഒരു സെലക്ടുകമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് പരിഗണിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച് നിയമത്തിന്റെ ചട്ടങ്ങളിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പരിഗണനയ്ക്കു മുൻപായി മൂന്നു ദിവസത്തെ നോട്ടീസ് വേണമെന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ സെലക്ടുകമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ഞങ്ങൾക്ക് ലഭിച്ചത് ഇന്നലെയാണ്. ഇതു വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു നിയമമാണ്. ഞങ്ങൾക്ക് അതു വായിച്ചു പഠിക്കാൻ സമയം കിട്ടിയിട്ടില്ല. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പല ഭേദഗതികളും കൊടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള അവസരം തരണം. ഇതു പെട്ടെന്നു ചർച്ചയ്ക്കായി എല്ലാ നിബന്ധനകളും അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് എടുക്കുന്നതു ശരിയല്ല.

ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: 26-ാം തീയതി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തു.

ശ്രീ. ടി. കെ. കൃഷ്ണൻ: ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടിയിട്ടുള്ളത് ഇന്നലെയാണ്.

Shri C. B. Chandrasekhara Warrier: Sir, it was received only yesterday.

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞച്ചൻ: 26-ാം തീയതി ഹാളിഡേയായിരുന്നു.

ശ്രീ. സി. ബി. ചന്ദ്രശേഖരവാര്യർ: ക്ലാസ് 4-ന് അമെൻറ്മെൻറു കൊടുത്തു. അതുപോലും പ്രിൻറു ചെയ്തു വന്നിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇതിനു നോർമലായിട്ട് മൂന്നുദിവസത്തെ നോട്ടീസ് ആവശ്യമാണ്. അതു കിട്ടിയിട്ടില്ല.

ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: 26-ാം തീയതി അയച്ചതാണ്.

ശ്രീമതി. കെ. ആർ. ഗൗരി: അയച്ചതുകൊണ്ട് കാര്യമായില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly